



Tulevaisuuden haasteita lasten ja nuorten liikkumistarpeissa





Tekijät Virpi Britschgi, Marja Rosenberg ja		Julkaisun laji Raportti	
Marketta Kyttä		Toimeksiantaja Liikenne- ja viestintäministeriö	
		Toimielimen asettamispäivämäärä	
Julkaisun nimi Tulevaisuuden haasteita lasten ja nuorten liikkumistarpeissa			
Tiivistelmä Tutkimuksen tavoitteena on ollut selvittää lasten ja nuorten liikkumistottumuksia ja niihin vaikuttavia tekijöitä tulevaisuudessa. Asiaa on selvitetty viiden eri teeman alla: nuorten arkiliikkuminen, itsenäinen liikkuminen, asenteet, turvattomuus ja tulevaisuus. Tutkimus on tehty 6. ja 8. luokkalaisille koululaisille suunnatulla kyselyllä sekä asiantuntijahaastatteluilla. Kyselyt tehtiin viidessä eri koulussa, joista kaksi sijaitsi pääkaupunkiseudulla (Helsingissä ja Espoossa), yksi Kuopiossa ja kaksi Nurmijärvellä. Tutkimus on keskittynyt tarkastelemaan kulkutavan valintaa ja asenteita eri kulkutapoihin erityisesti joukkoliikenteen näkökulmasta. Koulumatkoihin kuluu eniten aikaa Nurmijärvellä asuvilla sekä helsinkiläisillä. Espoon Leppävaarassa koulua käyvillä koulumatka oli lyhyin. Kulkutavat poikkeavat merkittävästi asuinpaikan mukaan toisistaan. Espoolaisista kuudesluokkalaisista yli kolme neljäsosaa ja kahdeksasluokkalaisistakin yli puolet kulkevat koulumatkansa kävellen, Klaukkalan koulussa Nurmijärvellä ei kukaan. Nurmijärvellä yleisin kulkutapa koulumatkoilla oli mopo. Suhtautumisesta eri kulkutapoihin positiivisemmat mielikuvat kohdistuivat pyöräilyyn ja mopolla ajamiseen, kielteisimmät raitiovaunulla, bussilla tai koulutaksilla matkustamiseen. Joukkoliikenteessä myönteisimmin suhtauduttiin junaan, tosin kukaan kyselyyn vastaajista ei käyttänyt junaa päivittäisillä matkoillaan. Tytöt suhtautuivat sekä kävelyyn että bussilla matkustamiseen myönteisemmin kuin pojat. Kielteisimmin autoiluun suhtautuivat Helsingin ja Espoon vastaajat sekä tytöt yleisesti. Mielikuvat kävelystä painottuivat hauskaan, helppoon ja hyväksi kunnolle, mutta sitä pidettiin myös tylsänä ja hitaana. Pyöräilyyn liitetyt mielikuvat olivat selvemmin positiivisia kuin kävelyn. Autoilua pidettiin hauskana ja nopeana mutta myös tylsänä, passiivisena ja epämukavana. Joukkoliikennevälineistä bussiin liitettiin eniten kielteisiä mielikuvia, mutta sitä pidettiin myös hauskana, helppona ja tavallisena. Raideliikenne miellettiin hauskana, helppona, nopeana ja elämyksellisenä. Kielteisiä mielikuvia junasta olivat tylsä, epämukava ja kallis; metrosta ja raitiovaunusta epämiellyttävä. Joukkoliikenteen itsenäinen käyttö on aloitettu keskimäärin kolmasluokkalaisena, Nurmijärvellä vuotta myöhemmin kuin muualla. Itsenäisessä liikkumisessa erot olivat suurimmat viikonloppuisin, espoolaiset saivat liikkua yksin tai kaverin kanssa keskimäärin 2,5 luokka-astetta nuorempana kuin nurmijärveläiset. Vastaajat eivät olleet kokeneet juurikaan turvattomuuteen liittyviä ongelmia liikkumisessaan. Johtopäätöksenä esitetään, että mahdollisuus nuorten itsenäiseen liikkumiseen sekä kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen suosion kasvattaminen tulevaisuudessa tulee ottaa huomioon mm. yhdyskuntien suunnittelussa, kasvatuksessa ja opetuksessa, joukkoliikennepalveluiden kehittämisessä ja uuden teknologian hyödyntämisessä. Tulevaisuudessa hyödyt näkyvät sekä myönteisinä terveys- että ympäristövaikutuksina.			
Avainsanat (asiasanat) nuorten liikkumistottumukset, kulkutavan valinta			
Muut tiedot Yhteyshenkilö/LVM Katariina Myllärniemi			
Sarjan nimi ja numero Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 12/2007		ISSN 1457-7488 (painotuote) 1795-4045 (verkkojulkaisu)	ISBN 978-952-201-852-6 (painotuote) 978-952-201-853-3 (verkkojulkaisu)
Kokonaissivumäärä 114	Kieli suomi	Hinta 20 €	Luottamuksellisuus julkinen
Jakaja Edita Publishing Oy		Kustantaja Liikenne- ja viestintäministeriö	



Författare Virpi Britschgi, Marja Rosenberg och		Typ av publikation Rapport	
Marketta Kytä		Uppdragsgivare Kommunikationsministeriet	
		Datum för tillsättandet av organet	
Publikation Framtida utmaningar för barnens och ungdomarnas färdbehov			
Referat Undersökningens mål har varit att klargöra barnens och ungdomarnas resvanor och faktorer som påverkar dem i framtiden. Saken har undersökts på fem olika temaområden: barnens och ungdomarnas vardagliga resvanor, självständiga resande, otrygghet, attityder gentemot olika färdssätt samt framtida resbehov. Undersökningen har gjorts på basis av en enkät som riktats till sjätte- och åttondeklassister samt på specialisters intervjuer. Frågeformuläret delades ut i fem olika skolor, varav två befinner sig i huvudstadsregionen (Helsingfors och Esbo), en i Kuopio och två i Nurmijärvi. Undersökningen har koncentrerat sig på att granska färdmedelsval samt attityder gentemot olika färdmedel speciellt ur kollektivtrafikens synvinkel. Till skolresorna går det mest tid för dem som bor i Helsingfors och i Nurmijärvi. För dem som bor i Esbo och går i skola i Alberga går det minst tid till skolresor. Färdssätten skiljer sig betydligt från varandra beroende på hemorten. Över tre fjärdedelar av sjätteklassisterna och över hälften av åttondeklassisterna i Esbo gick till fots till skolan medan ingen i Nurmijärvis Klövskog gick till fots. Moped är det mest allmänna färdmedlet till skolan i Nurmijärvi. Det visade sig att de mest positiva attityderna riktade sig till cykling och färd med moped medan resande med spårvagn, buss eller skoltaxi ansågs vara negativare. Av kollektivtrafikmedlen ansågs tåget vara det mest positiva trots att ingen av de besvarade använde tåg i deras vardagliga resor. Flickornas attityder gentemot både resande med buss och gående var positivare än pojkarnas. De negativaste attityderna gentemot bilism kom från helsingfors- och esboborna samt flickorna i det hela. Uppfattningarna gällande att gå till fots betonade ett roligt, lätt och hälsofrämjande sätt att röra sig, men det ansågs också vara tråkigt och långsamt. Uppfattningarna om cykling var betydligt positivare än om gående. Bilresandet ansågs vara ett roligt och snabbt sätt att resa men ansågs även så vara ett passivt, tråkigt och obekvämt färdssätt. Av kollektivtrafikmedlen relaterades de mest negativa attityderna till bussar men det ansågs också vara ett trevligt, lätt och vanligt sätt att resa. Spårbunden trafik uppfattades som ett roligt, lätt, snabbt och upplevelserikt sätt att åka. Tågets negativa sidor är att det är tråkigt, obekvämt och dyrt. Metrons och spårvagnens negativa sidor är att de är obehagliga. Det självständiga resandet med kollektivtrafik har påbörjats i genomsnitt som tredjeklassist, dock i Nurmijärvi först ett år senare än på de övriga orterna. De största skillnaderna i det självständiga åkandet visade sig vara under veckosluten; esboborna fick resa ensam eller med kompisar i genomsnitt 2,5 klassnivåer tidigare än nurmijärviborna. De besvarade hade inte upplevt just någon otrygghet i sitt resande. Stimulerandet av barnens oh ungdomarnas självständiga resande samt främjandet av gång-, cykel- och kollektivtrafik skall tas i beaktande i samhällsplanering, i uppfostran och skolning, i utvecklingen av kollektivtrafiken samt i utnyttjandet av den nya teknologin. I framtiden syns nyttan som en positiv inverkan på både hälsan och omgivningen.			
Nyckelord barnens och ungdomarnas resevanor, val av färdssätt			
Övriga uppgifter Kontaktperson vid ministeriet är Katariina Myllärniemi.			
Seriens namn och nummer Kommunikationsministeriets publikationer 12/2007		ISSN 1457-7488 (trycksak) 1795-4045 (nätpublikation)	ISBN 978-952-201-852-6 (trycksak) 978-952-201-853-3 (nätpublikation)
Sidoantal 114	Språk finska	Pris 20 €	Sekretessgrad offentlig
Distribution Edita Publishing Ab		Förlag Kommunikationsministeriet	



Authors Virpi Britschgi, Marja Rosenberg and		Type of publication Report	
Marketta Kytä		Assigned by Ministry of Transport and Communications	
		Date when body appointed	
Name of the publication Mobility patterns of children and young people – a future challenge			
Abstract The target of the study was to find out the daily mobility patterns of children and young persons as well as factors affecting their travel behaviour in the future. There were five distinct themes in the study: daily mobility, autonomous travelling, attitudes, insecurity and future. The study was comprised of a survey focused on school children on the 6th and 8th form and expert interviews. The survey was conducted in five schools, two of which were situated in Helsinki region (Helsinki and Espoo), one in Kuopio and two in Nurmijärvi. The study was focused on mode choice and attitudes towards different transport modes especially considering public transport. Children living in Nurmijärvi and Helsinki spend more time on their journeys to school than the others. Children at Leppävaara school in Espoo had the shortest school trip. The mode used on school trips differ according to the residential area. In Espoo more than three quarters of the sixth-formers and over a half of the eighth-formers are walking to the school whereas none at Klaukkala school in Nurmijärvi. Moped was the dominating mode in Nurmijärvi. The most positive attitudes towards different modes of transport were directed to biking and driving moped, the most negative ones to travelling by tram, bus or school taxi. Regarding public transport train got the most positive opinions although none of the respondents used train daily. Girls had more positive attitudes towards both walking and travelling by bus than boys. Respondents in Helsinki and Espoo as well as girls in general had the most negative attitudes towards the car. Walking was pictured as fun, easy and good exercise but it was also regarded as boring and slow. Biking was pictured more positive than walking. Car was imaged as fun and fast but also boring, passive and uncomfortable. Regarding public transport modes most negative image was linked with bus but it was also pictured as fun, easy and common. Rail transport was imagined as fun, easy, fast and experiential. Negative images about train were boring, uncomfortable and expensive; about metro and tram uncomfortable. The autonomous use of public transport starts in the third form on the average, in Nurmijärvi a year later than elsewhere. The main difference in autonomous travelling was during weekends, schoolchildren in Espoo had the permission to travel alone or with friends 2.5 forms younger than children in Nurmijärvi. Nearly any problems related to insecurity when travelling were reported by the respondents. As a conclusion it is recommended that autonomous travelling of young people and promoting walking, biking and the use of public transport should be paid special consideration e.g. in community planning, upbringing and education, developing public transport services and applying new technologies. This could lead us to great health and environmental benefits in the future.			
Keywords mobility patterns of young people, modal choice			
Miscellaneous Contact person at the Ministry: Ms Katariina Myllärniemi			
Serial name and number Publications of the Ministry of Transport and Communications 12/2007		ISSN 1457-7488 (printed version) 1795-4045 (electronic version)	ISBN 978-952-201-852-6 (printed version) 978-952-201-853-3 (electronic version)
Pages, total 114	Language Finnish	Price €20	Confidence status Public
Distributed by Edita Publishing Ltd		Published by Ministry of Transport and Communications	

ESIPUHE

Liikenne- ja viestintäministeriön Joukkoliikenteen tutkimusohjelman (JOTU) 2004–2007 tavoitteena on ymmärtää ihmisten liikkumisvalintoja, tuottaa tietoa kaikista olennaisista joukkoliikenteen käyttöön vaikuttavista tekijöistä sekä osaltaan parantaa joukkoliikenteen palveluja ja markkinointia.

Tässä työssä tavoitteena oli selvittää lasten ja lapsiperheiden liikkumistottumuksia ja liikkumistarpeita tulevaisuudessa. Keskeisenä selvityskohteena olivat lisääntyneen henkilöautoilun vaikutukset lapsiperheiden liikkumisvalintoihin. Lisäksi pyrittiin selvittämään, mitkä tekijät määrittävät ihmisten erilaisia liikkumisvalintoja samassa elämäntilanteessa erilaisilla asuinalueilla ja mitkä olivat niitä arvoja ja asenteita, jotka vaikuttavat asumis- ja liikkumisvalintojen taustalla.

Tutkimuskohteena olivat Helsingin, Espoon, Nurmijärven ja Kuopion peruskoulun 6. ja 8. luokkalaiset. Lisäksi näkemyksiä saatiin Nurmijärven yhteiskoulun 9. luokan oppilailta ja kuuden asiantuntijan teemahaastattelun avulla.

Työ toteutettiin osana liikenne- ja viestintäministeriön Joukkoliikenteen tutkimusohjelmaa, jonka sivustolta saa lisätietoja ohjelmasta (www.jotu.fi).

Työn ohjausryhmän muodostivat Kati Kiiskilä (pj, JOTU-ohjelma) ja Katariina Myllärniemi (pj 6.10.2006 lähtien, LVM), Marja Kurenniemi (STAKES), Tarmo Manninen (OPM), Carita Strandell (YM) ja Aarno Lybeck (Korsisaari Oy). Hankkeen tutkijoina toimivat Virpi Britschgi (VTT), Marja Rosenberg (VTT) ja Marketta Kyttä (YTK).

Kiitokset innostuneelle ohjausryhmälle ja asiaan antaumuksella paneutuneille tutkijoille.

Helsingissä 12. päivänä helmikuuta 2007

Katariina Myllärniemi
Ylitarkastaja

SISÄLTÖ

ESIPUHE.....	7
SISÄLTÖ.....	9
1 JOHDANTO.....	11
2 TAVOITE.....	14
3 LAPSIPERHEIDEN ARKI JA LIIKKUMINEN NYKY-SUOMESSA	15
3.1 Lapsiperheiden arki nyky-Suomessa	15
3.2 Lapsiperheiden liikkumis- ja asumisvalinnat	17
4 AINEISTO JA MENETELMÄT	25
4.1 Asiantuntijahaastattelut	25
4.2 Kyselyaineiston hankinta ja analysointi	25
4.3 Perheiden haastattelut	27
4.4 Korsisaari-yhtiöiden koulutustilaisuus	27
5 TULOSTEN TARKASTELU TEEMOITTAIN	28
5.1 Taustatietoja kyselyyn vastanneista	28
5.2 Arkiliikkuminen	33
5.3 Asenteet	38
5.3.1 Suhtautuminen eri kulkutapoihin	40
5.3.2 Mielikuvat eri kulkutavoista.....	48
5.4 Itsenäinen liikkuminen	60
5.4.1 Itsenäisen liikkumisen kenttä	61
5.5 Turvattomuus.....	64
5.5.1 Kokemukset pelottavista tilanteista.....	65
5.6 Tulevaisuus.....	67
5.6.1 Miten haluaisi liikkua aikuisena?	68
5.6.2 Nuoret ja joukkoliikenne tulevaisuudessa.....	69
6 JOHTOPÄÄTÖKSET	73
6.1 Tulokset eri kulkutapojen kannalta	73
6.2 Joukkoliikenteen käytön lisääminen.....	74
6.3 Mihin ollaan matkalla?	74
6.4 Mitä on tehtävissä?	75
7 LOPUKSI.....	80

LIITTEET

- Liite A Asiantuntijahaastattelujen teemat
- Liite B Kyselylomake
- Liite C Valokuvaustehtävän ohjeet
- Liite D Tiedote vanhemmille
- Liite E Tiedote opettajille (Kuopio, Klaukkala)
- Liite F Puhelinhaastattelun runko
- Liite G Kyselyn tuloksia

1 JOHDANTO

Lasten ja lapsiperheiden arki ja elinolosuhteet ovat muuttuneet voimakkaasti kuluneen vuosikymmenen aikana yhdyskunta- ja aluerakenteen muutoksen johdosta. Lasten arkea ovat muokanneet myös vanhempien kokemat paineet työelämän joustojen puristuksessa, työn ja perhe-elämän yhteensovittamisen haasteissa ja kaikkialta vyöryvän tietoyhteiskunnan viriketulvassa. Edellä mainittujen tekijöiden lisäksi lapsen ja nuoren kasvuun itsenäiseksi ja kokonaisvaltaiseksi ihmiseksi vaikuttavat voimakkaasti myös lähiympäristö ja sen tarjoamat leikki- ja liikkumismahdollisuudet. Leikkiessään lapsi tutustuu luontevasti omaan lähiympäristöönsä ensin jalankulkijana ja vähän vanhempana myös pyöräillen. Mahdollisuudet itsenäiseen liikkumiseen ja oman reviirin asteittaiseen laajentamiseen vaikuttavat suotuisasti lapsen käsityksiin ympäristön hallittavuudesta ja antavat lapselle luontevasti eväät liikkumisympäristön haasteiden turvalliseen opetteluun.

Maankäyttö- ja rakennuslaki (132/1999, 5 §) korostaa, että suunnittelun tulee edistää terveellisen, turvallisen, viihtyisän ja sosiaalisesti toimivan ympäristön luomista kaikille väestöryhmille. Se, mitä ihmiset toivovat elinympäristöltään, vaihtelee iän, elämäntilanteen ja elämäntavan mukaan, koska päivittäinen liikkumiskuvio työ-, koulu-, päiväkotij- ja vapaa-ajanmatkoineen on erilainen eri elämäntilanteissa olevilla. Usein on kuitenkin niin, että lapselle sopiva elin- ja liikkumisympäristö on hyvä ja turvallinen myös kaikille muille väestöryhmille. Lasten, nuorten ja heidän vanhempiensa erityistarpeita elinympäristön suhteen ovat mm. hyvä liikenne- ja sosiaalinen turvallisuus, itsenäisen ulkoilun helppous, ympäristön hallittavuus, hyvät (julkiset) kulkuyhteydet, monipuoliset palvelut ja luonnonläheisyys (Wiik 2005, 41).

Pieni lapsi on hyvin suojaton liikenteessä, ja pääsääntöisesti Suomessa lapsi kyllä osataan suojata hyvin liikenteen vaaroilta. Autoissa käytetään turvaistuimia ja lapset ja nuoret ovat tottuneet käyttämään pyöräilykypärää. Lasten liikenneturvallisuuteen on kiinnitetty huomiota myös mediassa, joka on nostanut esille yksittäisiä tapahtumia, esim. lasten liikenneonnettomuudet otsikoidaan usein näkyvästi. Tämä on osaltaan lisännyt vanhempien kokemaa turvattomuuden tunnetta lastensa liikkumisen suhteen, ja osin taustalla voi vaikuttaa myös tunne työn ja vapaa-ajan hektisyyden lisääntymisestä ja leviämisestä kaikille elämän osa-alueille.

Lapset ja nuoret muodostavat liikkumisen suhteen oman erityisryhmänsä. Liikenne muodostaa merkittävän hättatekijän lasten elinympäristössä sekä päästöjen muodossa että turvallisuusriskinä. Kokonsa puolesta lapsen on vaikeampi havainnoida liikennettä, ja näön ja kuulon kehitystasesta johtuen lapsi ei pysty arvioimaan liikennetilanteita samalla tavalla kuin aikuinen. Suurin osa lapsista ja nuorista kuuluu ns. lähiliikkujien ryhmään eli liikkuu pääasiassa noin 3 kilometrin säteellä kotoaan; vasta ajokortti-iän saavuttamisen jälkeen liikkuminen alkaa ulottua

laajemmalle (esim. Kiiskilä ym. 2005). Lähiliikkuville tärkeitä asioita ovat erityisesti kevyen liikenteen olosuhteet, myöhemmin myös mopoiluajan saavuttaminen ja erityisesti ajokortin hankkiminen, jotka avartavat nuorten itsenäisen liikkumisen kenttää erityisesti maaseudulla, jossa välimatkat ovat pitkiä ja joukkoliikenteen palvelutaso heikompi kuin kaupungeissa. Lapset ja nuoret ovatkin pitkälti riippuvaisia joukkoliikenteestä, kävelystä ja pyöräilystä. Näiden kulkutapojen kehittäminen on tärkeää, koska toimivat joukkoliikennepalvelut helpottavat lasten ja nuorten yhteydenpitoa ystäviinsä ja omatoimista liikkumista vapaa-ajan toimin-
toihin. (esim. Vihavainen 2005, Kiiskilä ym. 2005,
<http://www.mintc.fi/www/sivut/suomi/ymparisto/elli.>)

Henkilöliikennetutkimuksen 2004-2005 mukaan lasten liikenteessä käyttämä matka-aika ja -suorite kasvavat lapsen iän karttuessa, mutta arkipäivien matkalukun sijaan pysyy lähes vakiona sen jälkeen, kun lapsi aloittaa koulun. 8–18-vuotiaat lapset tekevät arkivuorokauden aikana noin 3,4 matkaa ja 6–7-vuotiaat 0,7 matkaa vähemmän. Lapsen matkoista noin 40 % liittyy kouluun ja opiskeluun, noin 15 % ostoksiin ja asiointiin ja loput noin 45 % vapaa-aikaan. Alle kouluikäiset lapset liikkuvat paljon yhdessä vanhempiensa kanssa, joten heidän vuorokauden aikana tekemistään matkoista puolet on henkilöauton matkustajana tehtyjä matkoja ja 40 % kävelyä tai pyöräilyä. Joukkoliikennematkoja osuus on vain 4 %. Itsenäisen liikkumisen määrä kasvaa lapsen siirtyessä koulussa ensimmäiseltä luokalta toiselle, ja tämä näkyy kävellen ja pyöräillen tehtyjen matkojen osuuden kasvamisena noin 60 %:iin. Henkilöautolla tehtävien matkojen osuus kaikista vuorokauden aikana tehdyistä matkoista on pienin 14–16-vuoden iässä. Automatkojen osuus kasvaa siinä vaiheessa kun 17–18-vuotiaiden kaveripiiri ja nuori itse hankkii auton ajokortin. Joukkoliikenteellä tehtyjen matkojen osuudessa tapahtuu merkittävä kasvu 13–14-vuoden iässä, kun lapsi siirtyy peruskoulun yläluokille. (Henkilöliikennetutkimus 2004–2005, ks. myös Kiiskilä ym. 2006.)

Lasten ja nuorten liikkumistarpeissa korostuvat koulumatkojen lisäksi mahdollisuudet liikkua vapaa-ajalla (iltaisin, viikonloppuisin) itsenäisesti omiin harrastuksiin ja kavereiden luokse. Liikenteen ja liikkumisen näkökulmasta tarkasteltuna lasten ja nuorten kannalta keskeisiä asioita ovat erityisesti

- liikenneturvallisuus (turvalliset tienylitykset, koulu- ja päiväkotireitit)
- pysäköintipaikkojen ja -alueiden sijoittaminen turvallisesti lasten oleskelupaikkoihin ja kulkureitteihin nähden
- autottomat vyöhykkeet
- kevyen liikenteen väylät, turvalliset pyöräilyreitit
- toimivat joukkoliikenneyhteydet sekä
- rullaluisteluun ja mopoiluun sopivat väylät sekä skeittiradat (Wiik 2005, 29.)

Autoistumisen kasvu, yhdyskuntarakenteen hajoaminen ja lähipalveluiden vähentyminen ovat suuria haasteita, kun tavoitteena on lisätä varhaisnuorten itsenäistä päivittäistä liikkumista. Joukkoliikenteen kilpailukykyä voidaan kuitenkin parantaa esimerkiksi uusilla informaatio- ja maksujärjestelmillä sekä tarjoamalla kilpailukykyiset palvelut siellä missä henkilöautoliikenne ruuhkautuu. Koettuun turvallisuuteen vaikuttaviin toimenpiteisiin panostaminen edistää varhaisnuorten mahdollisuuksia käyttää joukkoliikennettä koulu- ja vapaa-ajan matkoilla.

2 TAVOITE

Tämän tutkimuksen tarkoituksena on selvittää nuorten ja lapsiperheiden liikkumistottumuksia ja -tarpeita tulevaisuudessa. Tavoitetta lähestytään selvittämällä lasten ja nuorten arkiliikkumista, tarkastelemalla heidän suhtautumistaan eri kulkutapoihin ja kartoittamalla heidän käsityksiään siitä, millä kulkutavoilla he voisivat ajatella aikuisina liikkuvansa. Tutkimuksessa pohditaan sitä, mitkä tekijät määrittävät ihmisten erilaisia liikkumisvalintoja samassa elämäntilanteessa erilaisilla asuinalueilla ja mitkä ovat niitä arvoja ja asenteita, jotka vaikuttavat asumis- ja liikkumisvalintojen taustalla.

Tutkimuksella halutaan selvittää, miten yhteiskunnalliset muutokset ja muuttuva arki vaikuttavat lasten ja nuorten liikkumistarpeisiin ja joukkoliikenteen käyttöön. Keskeisenä tarkastelun kohteena ovat lisääntyneen autoilun vaikutukset lapsiperheiden liikkumisvalintoihin tulevaisuudessa. Lisäksi pyritään kartoittamaan sitä, miten turvalliseksi tai turvattomaksi lapset ja nuoret kokevat liikkumisen ja liikenteen ja joutuvatko he esimerkiksi muuttamaan liikkumiskäyttäytymistään pelottavien tai ongelmallisten tilanteiden takia. Tutkimuksessa halutaan myös analysoida sitä, miten lasten ja nuorten liikkumistottumukset eroavat toisalta uusilla, tiiviillä asuinalueilla, joilla on hyvät joukkoliikennepalvelut ja toisalta kasvukeskusten lähettävillä sijaitsevilla autoriippuvaisissa maaseutukunnissa .

3 LAPSIPERHEIDEN ARKI JA LIIKKUMINEN NYKY-SUOMESSA

Tutkimusaihetta taustoittavaa kotimaista ja ulkomaista kirjallisuutta on olemassa runsaasti. Kirjallisuusselvityksen painopisteeeksi valittiin liikkumis- ja elinympäristön merkitystä, joukkoliikennettä ja lasten liikkumisen ominaispiirteitä valottavat materiaalit täydennettynä liikkumisen terveysnäkökohdilla ja työ- ja perhe-elämän muutoksia selventävillä lähteillä. Kirjallisuusselvitystä täydennettiin asiantuntijahaastatteluilla, joiden keskeiset tulokset on raportoitu teemoittain tulosten käsittelyn yhteydessä.

3.1 Lapsiperheiden arki nyky-Suomessa

Vajaa puolet (46%) suomalaisista asuu perheissä, joissa on avio- tai avoparin lisäksi lapsia, ja 9 % asuu yksinhuoltajaperheissä. Alle kouluikäisiä lapsia on 12 %:ssa suomalaisista ruokakunnista, ja sellaisia ruokakuntia, joissa nuorin on kouluikäinen, on 13 % kaikista ruokakunnista. Lapsiperheiden vanhempien keski-ikä on kasvanut, työmarkkinat ovat aiempaa epävakaaammat ja nuoret aikuiset kiinnittyvät yhä myöhemmin osaksi työmarkkinoita. Nämäkin pysyviltä vaikuttavat muutokset lapsiperheiden elinolosuhteissa määräävät yhteiskunnan kehitystä laajemminkin, koska lähes puolet Suomen väestöstä elää lapsiperheissä. Kodin ja perheen lisäksi lapsella on monta muutakin kasvu- ja kehitysympäristöä, ja perheen ulkopuoliset tekijät määrittävät yhä enemmän perheiden toimintaa, päivärhythmiä ja perheenjäsenten välistä vuorovaikutusta. (Lastensuojelun Keskusliitto 2004, Kautto 2006, Kiiskilä ym. 2005.)

Niin Suomessa kuin muuallakin lapsiperheet elävät arjen kiireen puristuksessa. Arki on jatkuvaa sukkulointia kodin, päivähoitopaikan, koulun, työpaikan, ruoka-kaupan ja harrastusten välillä. Yhteiskunnan rattaat pyörivät kokopäivätyön voimin ja väsymättä raskas koulun kello ehdollistaa lapsetkin arjen rytmiin. Perheiden arkea kuormittavat erityisesti vanhempien kokemat paineet pätkätyöelämän puristuksessa sekä monenlaiset työn ja perhe-elämän yhteensovittamisen haasteet. Tietoyhteiskuntakehityksen vaikutuksesta esimerkiksi työ, opiskelu ja vapaa-aika eivät ole enää niin vahvasti aikaan ja paikkaan sidottuja kuin ennen, mutta monet yhteiskunnan instituutiot elävät edelleen perinteistä kahdeksasta neljään –virkakellon sanelemaa aikaa. Lapsiperheidenkin arki sisältöineen on muuttunut aiempaa suorituskeskeisemmäksi ja kilpailun ja menestymisen pakko on soluttautunut monelle sellaiselle elämänalueelle, missä sitä ei ennen ole ollut. Esimerkkinä tästä on lasten harrastusten painopisteen siirtyminen perinteisistä omaehtoisista pihaleikeistä ja arkiliikunnasta aktiiviseen kilpaurheiluun. Aikaisemmin lapset kävelivät tai pyöräilivät kouluun ja harrastuksiinsa, nykyisin vanhemmat

kuljettavat autolla joka paikkaan. Koululaisten kävellen ja pyöräillen tekemien koulumatkojen osuus on viime vuosikymmenten aikana vähentynyt ja autolla kouluun saattaminen on yleistynyt varsinkin kaupunkiseuduilla (Kalenoja 2004).

Tavoitteellisuus ja kilpailuhenkisyys tulevat hyvin aikaisin mukaan lasten harrastuksiin, ja yhä enenevässä määrin lapset ”lokeroidaan” samanikäisten porukoihin niin päivähoidossa kuin harrastuksissakin – pihaleikkeihin liittynyt luonteva erikikäisten lasten yhdessäolon perinne onkin hyvää vauhtia hiipumassa ja sen mukana katoaa pienempien lasten mahdollisuus oppia uusia taitoja isommiltaan. Oman pihapiirin lapsia ei välttämättä edes kunnolla opita tuntemaan, kun vapaa-aika vietetään muualla harrastusten parissa. Lasten aikataulut ovat täyteen ohjelmoituja jo ennen kouluikää, ja illat täyttyvät tavoitteellisista harrastuksista, joihin yhä enenevässä määrin kuljetaan henkilöautolla, jotta arkirutiinit saataisiin sujumaan mahdollisimman joustavasti. Erityisesti työssäkäyville lapsiperheille on luonteenomaista ”aika on rahaa” –tyyppinen suhtautuminen. Tällaiseen ajankäyttötyyliin auto on usein ainakin perheiden omasta mielestä ainoa mahdollinen ratkaisu, vaikka ruuhkat ja parkkipaikkojen puute ovat tällekin ryhmälle autolla liikuttaessa todellisia stressin aiheita (Tähtinen 2000).

Täytyy pitää mielessä, että lapsiperheet eivät ole mikään yksi yhtenäinen ryhmä vaan eri puolilla Suomea voidaan elää hyvinkin monenlaista lapsiperheiden arkea, vaikka tietyt kehityssuunnat, esim. aikapaineitten lisääntyminen, ovatkin yhteisiä kaikkialla. Lapsiperheiden arjen sujumisen kannalta keskeisiä ovat erityisesti lähipalvelut, ensisijaisesti neuvola, päivähoito, lääkäri ja koulu. Lapsille ja lapsiperheille tärkeiden palveluiden saatavuus vaihtelee alueittain: pienissä kunnissa riittävien palveluiden järjestäminen voi olla hankalaa, isoissa kaupungeissa palvelut ovat lähellä mutta resurssiongelmia toisenlaiset, kun palveluita ei ole riittävästi kysyntään nähden. Alueellisia eroja löytyy etenkin kaupunki-maaseutu -akselilla: maalla on yhä vähemmän lapsia ja siellä monet pienet koulut ovat lakkautusuhan alla, kasvukeskuksissa puolestaan kärsitään ylisuurista luokista ja niiden mukanaan tuomista haasteista.

Lapsen kehittymisen kannalta arjen säännöllisyys on hyvin tärkeää. Suurin osa suomalaisista lapsista voi hyvin, mutta kasvava joukko voi yhä huonommin. 1990-luvun laman vaikutukset lapsiin näkyvät vasta nyt: laman aikana pieniä olleet lapset ovat nyt murrosikäisiä ja osa heistä oireilee monin tavoin. Lapsiperheiden taloudellinen tilanne ei ole palautunut lamaa edeltäneelle tasolle ja erityisesti yksinhuoltajien työssäkäyntitilanne on hankala. Suomessa on kasvanut lapsia, jotka eivät ole koskaan eläneet työssäkäyvien vanhempien perheessä. Hallitus on 7.4.2005 antanut periaatepäätöksen hallituksen strategia-asiakirjasta 2005 (ks. esim. Paavola ym. 2006), ja sen mukaisesti hallitus pyrkii strategiassaan parantamaan perheiden luottamusta tulevaisuuteen pitkäjänteisellä politiikalla, jossa lasten ja nuorten sekä lapsiperheiden hyvinvointi otetaan selkeäksi yhteiskuntapolitiit-

tiseksi tavoitteeksi. Lapsiperheiden hyvinvoinnin turvaamiseksi strategiassa on asetettu seuraavat vaikutustavoitteet:

- tuetaan vanhemmuutta ja perheiden yhtenäisyyttä
- helpotetaan työ- ja perhe-elämän yhteensovittamista
- tasataan lapsista aiheutuvia kustannuksia ja
- vahvistetaan lasten turvallisia kasvu- ja kehitysympäristöjä.

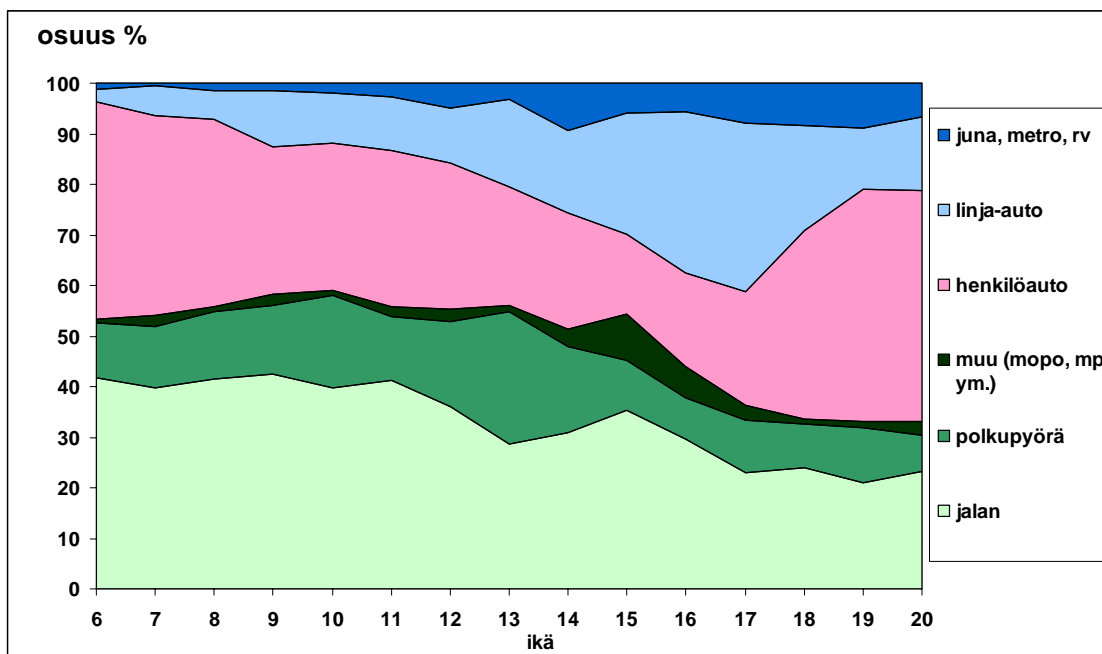
3.2 Lapsiperheiden liikkumis- ja asumisvalinnat

Suomi on voimakkaasti autoistunut maa: Henkilöliikennetutkimuksen (2004–2005) mukaan kaikista yli 5-vuotiaista suomalaisista yli 81 % ja lapsista 93 % asuu ruokakunnissa, joissa on yksi tai useampi henkilöauto käytössä. Autollisissa perheissä aikuiset liikkuvat lähinnä autolla. Näiden perheiden lapsillekin auto on keskeinen kulkuväline, mutta lapset liikkuvat paljon myös jalan ja polkupyörällä. Autollisten perheiden aikuiset jäsenet tekevät pääosan matkoistaan henkilöautoilla ja kuljettavat lisäksi lapsiaan sekä autottomien perheiden jäseniä. Suurissa kaupungeissa, erityisesti pääkaupunkiseudulla, joukkoliikenteen käyttäjiä on paljon kaikissa väestöryhmissä. Muissa suurissa kaupungeissa joukkoliikennettä käyttävät lähinnä autottomien perheiden jäsenet ja jossain määrin autollisten perheiden lapset. Autolla tehtyjen matkojen osuus kokonaismatka-ajasta on 20 vuoden aikana kasvanut niin työ-, vapaa-ajan kuin kotitöihin ja fyysisiin tarpeisiin (esim. ruokaostokset) liittyvillä matkoilla. (Tuominen ym. 2005, Kiiskilä ym. 2006.)

Yhdyskunnan hajautuminen ja elintason nousu ovat lisänneet autoilun suosiota voimakkaasti, mikä käy ilmi myös Tilastokeskuksen ajankäyttötutkimusten (1979, 1987–88 ja 1999–2000) aineistoista. Matka-aikojen suhteen tarkasteltuna häviäjiä ovat olleet joukkoliikenne, kävely ja pyöräily - matka-ajasta yhä suurempi osuus kuluu yksityisessä moottoriajoneuvossa. (Kiiskilä ym. 2006, Tilastokeskuksen ajankäyttötutkimukset 1979, 1987–88 ja 1999–2000).

Suomi on ollut liikkumisen ja sosiaalisen ympäristön suhteen turvallinen maa, jossa lapsilla on ollut mahdollisuus olla ja liikkua ulkona omin päin ja kouluikäiset ovat saaneet kulkea vapaasti harrastuksiin ja kavereiden luo. Itsenäistä liikkumista ovat parhaiten edistäneet helposti hallittava lähiympäristö ja erityisesti kevyen liikenteen väylät, jotka ovat mahdollistaneet liikkumisreviirin turvallisen laajentamisen. Lasten liikkumisen näkökulmasta koulun alkaminen on keskeinen muutos: silloin liikkumisreviiri laajenee ja kavereiden vaikutus mielipiteen muokkaajina alkaa vähitellen korostua. Noin 10–11-vuoden iässä reviiri laajenee lisää, kun lapset alkavat pyöräillä enemmän ja opetella itsenäistä joukkoliikenteen käyttöä yhdessä kavereiden kanssa. Vasta tässä iässä lapsi alkaa olla riittävän taitava havainnoimaan ympäristöään ja liikkumaan muun liikenteen joukossa. Itsenäinen liikkuminen vahvistuu 15 vuoden iässä, kun mopoilu astuu kuvaan uutena kulku-

tapana. Tässä iässä henkilöautolla liikkuminen on minimissään ja joukkoliikenteen kulkutapaosuus suurimmillaan suurilla kaupunkiseuduilla (Kuva 1).



Kuva 1. Suurilla kaupunkiseuduilla (pääkaupunkiseutu, Tampere, Turku ja Oulu) asuvien lasten ja nuorten kulkutapaosuudet iän mukaan (lähde: HLT 1998-99)

Sujuva liikkuminen helpottaa arkea, ja lapsiperheet perustelevatkin arkipäivän autonkäyttöään yleisimmin nimenomaan aikapaineilla. Usein lapsetkin mainitsevat kiireen tärkeimmäksi syyksi sille, että vanhemmat kuljettavat heitä autolla kouluun (vrt. Hjorthol 2006, Fyhri 2006). Usein autonkäyttö on myös tottumus eikä muita vaihtoehtoja edes tulla ajatelleeksi. Stressiä ja ajanpuutetta kokevat erityisesti pitkää työpäivää tekevät naiset (ks. esim. Hjorthol 2006). Tilastokeskuksen ajankäyttötutkimusten mukaan kokoaikatyötä tekevien vanhempien perheissä alle kouluikäisten lasten äideistä 42 % ja isistä 32 % vastasi olevansa jatkuvasti kiireinen, ja aikapulaa kokee noin kolme neljäsosaa sekä äideistä että isistä (esim. Pääkkönen ym. 2002). Myös lasten arkea rytmittää vaatimus aikataulujen noudattamisesta - vanhempien työajat ja päiväkodin ja koulun aikataulut ovat keskeisiä lasten ajankäyttöä organisoivia tekijöitä (Kivimäki ym. 2005).

Autolla kouluun kyyditseminen on viime vuosikymmenten aikana yleistynyt mm. autoistumisen kasvun, ajankäytössä tapahtuneiden muutosten ja koulumatkojen pidentymisen seurauksena. Autolla kouluun saattamista pidetään usein nopeana, mukavana ja turvallisena vaihtoehtona kulkea koulumatkat. Koulujen ympäristössä saattoliikenne aiheuttaa usein liikenneturvallisuusongelmia ja ruuhkauttaa koulujen pihvoja ja lähikatuja. (Kalenoja 2004.)

Elämäntilanne vaikuttaa merkittävästi ihmisten liikkumisen muotoihin ja siihen, millaisia asenteita ja suhtautumista eri kulkutapoihin liitetään. Lapsiperheet käyttävät erittäin paljon autoa osin olosuhteiden pakosta, osin tottumuksesta, ja joukko- tai kevyttä liikennettä käytetään vähemmän kuin muissa elämäntilanteissa. Lapsiperheiden auton käyttöä selittävät tiukkojen aikataulujen lisäksi myös lasten kuljettaminen päiväkotiin, kouluun ja harrastuksiin sekä auton käyttö ruoka- ym. ostoksilla; lisäksi autoa käytetään erityisen paljon vapaa-ajan matkoilla, jolloin liikkuminen on epäsäännöllisempää, impulsiivisempaa ja satunnaisempaa kuin työmatkoilla (Vihavainen ym. 2005, Tähtinen 2000).

Kotikuja-tutkimuksessa (Kunnas ym. 2005) kartoitettiin pääkaupunkiseudulla kolmen kaupunkimaisen pientaloalueen asukkaiden asumis- ja liikkumisvalintoja sekä niiden syitä. Lisäksi selvitettiin, millä edellytyksillä asukkaat olisivat valmiita muuttamaan liikkumisvalintojaan. Tutkimuksen mukaan asukkaat olivat erittäin tyytyväisiä omaan asuinalueeseensa sekä sen tarjoamiin liikkumisolosuhteisiin. Tärkeäksi koettiin vapaus muokata omaa asuntoaan ja elämäntapaansa mieleisekseen. Sijainti, luonnonläheisyys, turvallisuus ja tuttuus korostuivat asuinpaikan valintaperusteina. Vastaajista autottomia oli yksi kymmenestä ja toinen auto oli joka neljännellä vastaajalla, mikä on noin puolet vähemmän kuin omakotitaloissa keskimäärin. Noin puolet vastaajista katsoi tulevansa toimeen autotta vähintään kohtuullisesti, vaikkakin vapaa-ajan sekä ostosmatkat tehtiin mieluiten autolla. Liikkumisvalintojen muuttamisen edellytyksistä saatiin osin ristiriitaisia vastauksia. Yleisesti asukkaat olivat varauksellisia, mutta etenkin hyvän lähikaupan arveltiin vähentävän auton käyttötarvetta olennaisesti. Kauppamatkojen kävelemisen edellytyksenä pidettiin lähikaupan sijaintia alle 500 metrin etäisyydellä.

Tuomisen ym. (2005) mukaan autollisiin ruokakuntiin kuuluvien henkilöiden kulkutavat eri seuduilla eivät poikkea toisistaan paljoakaan. Pieniä eroja syntyy siinä, että

- suurissa kaupungeissa käytetään eniten joukkoliikennettä, mutta vähiten polkupyöriä
- pienemmissä kaupungeissa käytetään eniten polkupyöriä
- maaseudulla kävellään vähiten
- auton käyttö kasvaa vähän suurista kaupungeista pienempiin kaupunkeihin ja edelleen maaseudulle mentäessä.

Autottomiin ruokakuntiin kuuluvien henkilöiden kulkutavat poikkeavat autollisia enemmän toisistaan eri seuduilla:

- suurissa kaupungeissa joukkoliikenteen käyttö on merkittävää, mutta pyöräily muita vähäisempää
- kävely on pienemmissä kaupungeissa muita yleisempää.

Ihmisten liikkumisen ja kulkutapojen määräytymiseen vaikuttavia syitä on paljon, ja perinteisesti ne on jaoteltu joko elämäntyylistä tai yhdyskuntarakenteesta johtuviin tekijöihin. Arki voidaankin nähdä sarjana erilaisia toimintoja, jotka ovat seurausta ihmisten sijoittumisesta eri paikkoihin vuorokauden aikana (ks. esim. Kyttä ym. 2006, Britschgi 2000). Yhdyskunnan fyysisellä rakenteella ja suunnittelulla on vaikutusta myös siihen, miten käyttäjät kokevat elinympäristön laadun. Rakentamisen sijoittaminen ja tehokkuus, palvelujen ja viheralueiden sijainti tai kulkuyhteyksien sujuvuus vaikuttavat asukkaiden arkielämään alueella ja ovat omiaan joko helpottamaan tai vaikeuttamaan sitä. Krizekin (2003) tutkimuksen mukaan asukkaiden muutto alueelle, jossa toimintojen saavutettavuus parani, vähensi erittäin merkittävästi asukkaiden autolla ajamia kilometrejä vaikka matkojen lukumäärä nousikin. Asukkaiden asumisviihtyvyyttä tarkastelleen kyselyn (Kortteinen ym. 2005) mukaan asukkaat erityyppisillä asuinalueilla ovat yleensä tyytyväisiä sekä liikenne- että palveluverkostoon eivätkä esimerkiksi palvelujen puutteet nouse erityisiksi hyvien tai huonojen alueiden erottelijoiksi taikka tyytymättömyyden kohteiksi, vaan huolestumisen aiheet liittyvät pikemminkin alueiden sosiaaliseen elämään.

Asuinalueen palveluilla on tärkeä rooli ihmisten arkipäivän sujumisessa. Palveluiden sijainnin lisäksi asuinalueen liikkumisympäristöön vaikuttavat monet muutkin seikat, esimerkiksi etäisyydet työpaikkoihin, liikenneverkostojen toimivuus ja miellyttävyys, asukkaiden autonomistusaste ja elämäntapa. Asuinalueen liikenneympäristö vaikuttaa monin tavoin ihmisten jokapäiväisen elämän sujumiseen kuten kulkutapojen valintaan, eri väestöryhmien liikkumismahdollisuuksiin, asuinalueen viihtyisyyteen ja liikenneturvallisuuteen. (Strandell 2004.)

Voltin ym. Kulkuri-tutkimuksessa (2006) liikkujat jaettiin viiteen käyttäjäryhmään. Lapsiperheiden osuus korostuu kahdessa autoilijoiden ryhmässä, kun taas joukkoliikenteen kanta-asiakkaissa lapsiperheitä oli selvästi vähiten, jopa vähemmän kuin jalan tai pyörällä kulkevien ryhmässä. Noin neljännes autoilijoista ja vannoutuneista autoilijoista asui omakotitalossa ja noin kolmannes rivi- tai paritalossa. Kulkutapojen sekakäyttäjien ryhmä sijoittui välimaastoon, joskin omakotitalossa asuvien osuus säilyi melko pienenä. Autollisten talouksien perustelu auton omistukselle oli 33 %:ssa vastauksista perheen tai lasten takia, yleisin perustelu oli auton tarve työmatkoihin. Kulkuri-tutkimuksen mukaan autoilijat ja vannoutuneet autoilijat olivat muita ryhmiä haluttomampia tinkimään asuntonsa koosta. Kulkutapojen sekakäyttäjät, joukkoliikenteen kanta-asiakkaat ja jalan tai pyörällä kulkijat sen sijaan tinkivät ennemmin asunnon koosta kuin hyvästä sijainnista.

Joukkoliikenteen kanta-asiakkaiden ja jalan tai pyörällä kulkijoiden enemmistö valitsi asuinpaikkansa siten, että tuli toimeen ilman henkilöautoa. Autoilijoista näin teki hyvin harva, mutta kulkutapojen sekakäyttäjistä lähes puolet. (Voltti ym. 2006.)

Asumispaikan valinta riippuu paljon elämäntilanteesta. Monet lapsiperheet arvostavat elinympäristön turvallisuutta ja rauhallisuutta, mikä liitetään pikemmin väljästi rakennettuun pientaloympäristöön kuin urbaaniin asumiseen (Kyttä & Kahila, 2006). Urbaaniasumisen juuret Suomessa ovat vielä hyvin lyhyet, ja varsinkin jos vanhemmilla on juuret maalla, on perheen pikkulapsivaiheessa helppo hakeutua kaupungista pois. Lapselle halutaan turvallinen kasvuympäristö ja pieni lähikoulu (Kyttä ym. 2000). Asunnot myös ovat halvempia vähän kauempana keskustasta, esimerkiksi pääkaupunkiseudulla lapsiperheet pyrkivät kehyskuntiin, joista saadaan samalla rahalla tilavampi asunto. Sen sijaan liikkumisen kustannuksia harva laskee samalla aikajänteellä kuin asumiskustannuksia. Monelle perheelle maallemuuton mukanaan tuomat hankaluudet paljastuvat vasta ajan kanssa: lapsille ei välttämättä järjesty esimerkiksi koulukuljetusta liian lyhyen koulumatkan vuoksi tai koulupäivät venyvät pitkiksi hankalien kuljetusjärjestelyjen takia, palvelut ovat kaukana ja liikkuminen vaikeampaa kuin kaupungissa hyvien joukkoliikenneyhteyksien äärellä.

Kaikenlainen moniarvoistuminen ja heterogeenisyys lisääntyvät yhteiskunnassa eivätkä lapsiperheet ja lapsetkaan ole yhtenäisiä, samalla tavalla käyttäytyviä ryhmiä. Erilaisten erikoiskoulujen suosio ja tarjonta on lisääntynyt, mistä on seurauksena se, että lasten koulumatkat pitenevät. Lapset ja nuoret joutuvat entistä enemmän turvautumaan vanhempien tarjoamiin kuljetuspalveluihin, kun usein hankalat koulumatkat muihin kuin oman koulupiirin kouluihin yleistyvät eikä joukkoliikenne palvele riittävästi. Ihmisten liikkumisen näkökulmasta merkittävimpiä toimintaympäristön muutoksia ovat maan sisäinen muuttoliike, yhdyskuntarakenteen hajautuminen, kaupan ja palveluiden keskittäminen, öljyn hinnan jatkuva nousu, ikärakenteen muutos sekä yhteiskunnan moniarvoistuminen (Metsäranta ym. 2005).

Liikkumistapojen valinnoilla on terveysvaikutuksia

Monesti joukkoliikenteen suosimista perustellaan ympäristöllisillä ja ekologisilla syillä. Näiden ohella eräs yhä tärkeämmäksi nouseva näkökohta on kansalaisten terveys ja sitä edistävät tekijät. Lasten arkiliikkuminen on huomattavasti vähentynyt ja ylipaino ja lihavuus yleistynyt, mihin yhtenä syynä on ollut se, että vanhempien huoli lasten turvallisuudesta on lisännyt lasten kuljettamista autolla kouluun ja harrastuksiin. Lasten liikunta-aktiivisuus ei kokonaisuudessaan ole kuitenkaan vähentynyt, mutta yksilölliset ja eri ryhmien väliset erot ovat kasvaneet selvästi. Tilastokeskuksen ajankäyttötutkimusten mukaan (Pääkkönen ym. 2002) lii-

kunta ja ulkoilu ovat säilyttäneet suosionsa koululaisten vapaa-ajassa. Esimerkiksi koulumatkansa kävellessä tai pyöräillen kulkevien lasten lukumäärä ei ole merkittävästi muuttunut, mutta koulumatkat ovat lyhentyneet. Tietokoneen ääressä istuminen ei myöskään välttämättä korreloi vähäisen liikunnan kanssa vaan yksilöt voivat olla aktiivisia monella tavalla. (Laakso ym. 2006).

Arjessa liikkumista edistävät eniten hyvin suunnitellut kevyen liikenteen väylät, jotka ulottuvat asuinalueilta kouluihin, kauppoihin ja työpaikoille. Suurimmat terveydelliset hyödyt saataisiin päivittäisestä ja säännöllisestä liikunnasta, esim. jokapäiväisestä kävelystä bussipysäkillä (Wiik 2005a, Aarnikko ym. 2002). Merkittävä arkista liikkumista edistävä asia olisi myös rakentaa koulujen ja päiväkotien pihat lähiliikuntapaikoiksi, jolloin ne voisivat olla lasten ja nuorten käytössä myös iltaisin ja viikonloppuisin.

Hentilän ym. (2004, 2005) mukaan ympäristön ominaispiirteillä ja laadulla on merkitystä fyysisen aktiivisuuden ja sitä kautta terveyden edistämisessä. Hentilän selvitysten mukaan liikunta tulisi nykyistä enemmän nähdä mahdollisuutena kestävän ja viihtyisän elinympäristön kehittämistyössä. Esiselvitystä seuranneen Liikunta osaksi yhdyskuntasuunnittelua –hankkeen tulosten perusteella tärkeimmät liikunnan olosuhteiden luontiin liittyvät kehittämistarpeet ovat kuntien sisäisen tiedonkulun parantaminen, liikunnan olosuhteita koskevan konkreettisen mitoitus-tiedon saatavuus kaavoitusvaiheessa sekä maankäytön suunnittelun aikajänteen edellyttämä liikunnan olosuhdetarpeiden ennakointi.

Vesa Rajaniemen (2006) väitöstutkimuksen keskeinen tulos oli, että suuri osa suosituimmista liikuntapaikoista on alun perin suunniteltu muuhun kuin liikunnan tarpeeseen (esimerkiksi viheralueet, kevyen liikenteen väylät, koulujen pihat). Lasten ja nuorten osalta terveyttä edistävä liikunta kiteytyy päivittäisen liikunnan edistämiseen siten, että liikunta ja liikkuminen on osa lapsen ja nuoren arkea: pihaleikkejä, koulumatkoja, välitunti- ja hyötyliikuntaa, perheen yhteisiä liikuntahetkiä, liikuntaharrastuksia. Tämän toteutumiseksi lähiympäristö tulisi muokata sellaiseksi, että se tarjoaa lapsille ja nuorille monipuolisia mahdollisuuksia turvalliseen liikkumiseen ja liikuntaan. (Rajaniemi 2006, Sosiaali- ja terveysministeriö 2001.)

Terveyttä edistävän liikunnan lisäämisessä liikuntaa suosiva yhdyskuntarakenne ja arkiympäristö ovat merkittävässä asemassa. Kevyen liikenteen väylät ovat suomalaisten tärkein ja suosituin rakennettu liikuntapaikka (Päivänen ym. 2005). Kevyen liikenteen verkon jatkuvuus ja muotoilu niin, että torit, aukiot, puistot ja vapaa-alueet liittyvät siihen jalankulkualueina, lisäävät sen puoleensavetävyyttä. Liikuntaa suosivassa ympäristössä on hyvät kevyen liikenteen väylät, jotka toimivat sekä ”liikuntaketjun” että matkaketjun osina. On tärkeää, että raittien ja aukioiden mittakaava on miellyttävä ja että ne sijaitsevat miellyttävässä, meluttomassa

ja saasteettomassa ympäristössä. (<http://www.elinymparistojaliikenne.net>, Päivänen ym. 2005.)

Turvallisuus ja turvattomuuden tunne

Eri väestöryhmillä on erilaiset edellytykset toimia liikenteessä, mutta kaikkien tulisi kuitenkin voida liikkua turvallisesti. Vaarallinen ja vaaralliseksi koettu liikenneympäristö rajoittaa merkittävästi paitsi lasten myös monien muidenkin väestöryhmien liikkumista. Ympäristöministeriön asukasbarometrin (Strandell 2004) mukaan lasten liikenneturvallisuus näyttää heikentyneen, jos sitä arvioidaan sillä, voiko lapsi liikkua asuinalueella turvallisesti ilman saattajaa. Turvallisuus merkitsee paitsi turvallisia liikenne- ja liikkumiskäsitteitä myös koettua turvallisuutta, joka viime kädessä säätelee käyttäytymistä. Asukasbarometrin mukaan paras tilanne lasten koetun liikenneturvallisuuden kannalta on pientaloalueilla, vaarallimmaksi lasten liikkumisympäristöt arvioitiin keskusta-alueilla.

Liikkumisympäristön koettua turvallisuutta käsittelevät tutkimukset korostavat nykyään sosiaalista turvallisuutta. Sosiaaliset pelot ovat tulleet yhä keskeisemmiksi syiksi erityisesti naisten ja lasten vapaan liikkumisen rajoittamiseen tai vaikeutumiseen. Tavallisimmin pelot liittyvät tuntemattoman kadulla liikkujan aiheuttamaan uhkatilanteeseen julkisessa tilassa. Kuitenkaan tutkimukset eivät ole vahvistaneet julkisessa tilassa tapahtuneiden väkivallanteiden lisääntymistä. Sen sijaan on näyttöä yksityisissä tiloissa, pääasiassa kodeissa, tapahtuneiden väkivallanteiden lisääntymisestä, jolloin tekijät ovat yleensä tuttuja tai perheenjäseniä. Tästä huolimatta julkisessa tilassa liikkumisen ja vieraiden pelko (stranger danger) lisääntyvät nopeasti. (Kytä 2004a). Suomalaisten lasten vanhemmat näyttävät ainakin toistaiseksi pelkäävän enemmän liikenteen vaaroja kuin sosiaalista uhkaa, mutta 'pelon' maantiede, sosiaalinen turvattomuus, saattaa levitä Suomeenkin nopeasti (Kytä 2003).

Turvallisuuden tunne rohkaisee liikkumaan ja toimintaan. Huono liikenneturvallisuus voi aiheuttaa sekä lapsille että vanhemmille turvattomuuden tunnetta ja vaikeuttaa viihtyvyyteen ja terveyteen. Lasten liikenneympäristön pitäisi olla niin turvallinen, että esikoulu- ja ala-asteikäiset lapset voivat liikkua yksin koulutiellä ja asuinalueella, ja lasten kannalta keskeisten toimintapaikkojen kuten koulujen, päiväkotien ja leikkipaikkojen välillä tulisi olla turvalliset kulkuyhteydet. Ympäristöministeriön asukasbarometrin (Strandell 2004) mukaan tyytymättöimpiä asuinalueensa liikenneturvallisuuteen olivat pienten lasten perheet. Autoliikenteen voimakkaan kasvun aiheuttama vanhempien huoli lasten turvallisuudesta on lisännyt lasten liikkumisen valvomista ja lasten kuljettamista kouluun ja harrastuksiin niin meillä kuin muuallakin. Tästä on ollut seurauksena noidankehämäinen autoliikenteen kasvu, joka puolestaan entisestään lisää koulujen, päiväkotien ja

harrastuspaikkojen lähiympäristössä koettua turvattomuutta, (Strandell 2003, Strandell 2004, Kyttä & Kahila 2006, Aarnikko ym. 2002, Fotel ym. 2004.)

Suomessa kaupungit koetaan yleisesti turvallisuuden kannalta pahoina ja pelottavina paikkoina, vaikka kaupunkien sosiaalinen turvattomuus onkin vahvasti liioiteltua. Esimerkiksi todennäköisyys joutua Suomessa ulkona pahoinpitelyn kohteeksi on todella pieni. Väkivallan pelko, lähiöasumisen huono maine ja illuusio maaseudun turvallisuudesta määrittävät kuitenkin vahvasti suomalaisten käsityksiä turvallisesta elämisestä ja liikkumisen ympäristöstä. Esimerkiksi kaupunkien joukkoliikenne voidaan kokea ikäväksi, epämiellyttäväksi, epämukavaksi ja turvattomaksi varsinkin pimeällä, eivätkä vanhemmat halua, että lapset joutuvat odottamaan junaa tai bussia yhdessä humalaisten tai huumeiden käyttäjien kanssa.



Kuva 2. Liikennettä Leppävaarassa.

4 AINEISTO JA MENETELMÄT

Tutkimuksen aineisto kerättiin asiantuntijahaastatteluilla ja koululaisille jaetulla kyselylomakkeella ja sitä täydennettiin perheiden haastatteluilla. Lisäksi aineistoa saatiin Korsisaari-yhtiöiden infotilaisuudesta (Korsisaari 2006). Aineistonkeruumenetelmät on esitelty tässä luvussa ja aineistonkeruun tulokset teemoittain luvussa 5.

Tutkimuksen kohderyhmäksi valittiin 6. ja 8. luokkien oppilaat eli 12–15-vuotiaat. Kuudesluokkalaaisille on jo ehtinyt kertyä kokemusta itsenäisestä liikkumisesta, ja kahdeksaluokkalaisten itsenäisen liikkumisen alue on laajentunut yläasteelle siirtymisen takia. Tutkimuksen kohdealueiksi valittiin erityyppisiä alueita pääkaupunkiseudulta, pääkaupunkiseudun kehyskunnista ja muualta Suomesta, jotta voitaisiin tehdä jonkinlaisia suuntaa-antavia vertailuja alueiden välillä. Pääkaupunkiseudulta otettiin mukaan Helsingin keskusta, joka edustaa vanhaa, valmista, tiivistä rakentamista, sekä uutena, kasvavana alueena Espoon Etelä-Leppävaara hyvien joukkoliikenneyhteyksien vaikutusalueella. Kehyskunnista valinta kohdistui Nurmijärveen, ja muuta Suomea edusti hankkeessa Kuopio.

Meilahden ala-asteen ja Snellmanin koulun kuudesluokkalaisten sekä Ruusutorpan koulun kahdeksaluokkalaisten kanssa toteutettiin myös valokuvaustehtävä, jossa oppilaat saivat koulupäivän aikana ja vapaa-ajallaan kuvata liikkumisympäristöään. Kuvia toivottiin esimerkiksi kodin, koulun ja erilaisten vapaa-ajan kohteiden (harrastus- ja oleskelupaikat, kauppakeskukset, jne.) ympäristöistä, koululaisille tärkeistä kulkureiteistä ja muista arkipäivän liikkumisen kannalta tärkeistä paikoista, reiteistä ja tilanteista. Kuvia on hyödynnetty tämän tutkimusraportin kuvituksessa.

4.1 Asiantuntijahaastattelut

Aihetta koskevat asiantuntijoiden teemahaastattelut (yhteensä viisi) toteutettiin henkilö- ja ryhmähaastatteluina. Yhdessä haastattelussa oli samanaikaisesti mukana kaksi haastateltavaa, ja yksi haastattelu tehtiin puhelimitse. Haastateltavat saivat etukäteen haastattelun teemarungon tutustuttavakseen (liitteenä A). Haastattelun teemat painottuivat jossain määrin haastateltavan asiantuntemuksen mukaan ja haastattelut olivat muutenkin muodoltaan melko vapaita.

4.2 Kyselyaineiston hankinta ja analysointi

Tutkimuksen aineisto kerättiin kyselylomakkeilla (liite B) viidessä eri koulussa huhti–toukokuussa 2006. Kyselylomakkeen osiot käsittelivät seuraavia teemoja:

- **taustatiedot:** oma ikä, sisarusten iät, koulumatkan pituus, perheen käytössä olevien autojen lukumäärä, millainen joukkoliikennelippu vastaajalla on käytössään
- **itsenäinen liikkuminen:** mistä luokasta lähtien on saanut liikkua yksin tai kaverin kanssa kouluun, harrastuksiin jne.
- **eri kulkutavat:** kuinka usein liikkuu eri kulkutavoilla (ja milloin viimeksi liikkui ko. kulkutavalla), millaista eri kulkutavoilla liikkuminen on, mistä pitää/ei pidä ja miksi
- **edellisen päivän koulu- ja vapaa-ajan matkat**
- **liikkumismahdollisuuksiin vaikuttavat tekijät**
- **koulu- ja vapaa-ajan matkoilta mieleen jääneet asiat**
- **liikkumiseen liittyvät ongelmat ja pelot**
- **miten haluaisi aikuisena liikkua**

Kyselyyn osallistuneet koulut ja luokat olivat

- Ruusutorpan koulu, Etelä-Leppävaara, Espoo (6. ja 8. luokat)
- Meilahden ala-aste, Helsinki (6. luokka)
- Klaukkalan yläaste, Nurmijärvi (8. luokka)
- Nurmijärven yhteiskoulu, Nurmijärvi (9. luokka)
- Snellmanin koulu, Kuopio (6. luokka).

Nurmijärven yhteiskoulun 9. luokka tuli mukaan ylimääräisenä ryhmänä Korsisaari-yhtiöiden koulutustilaisuuden jälkeen, kun koulun opinto-ohjaaja kiinnostui tutkimuksesta ja oli halukas teettämään kyselyn koulutustilaisuutta seuraamassa olleella luokalla.

Kyselyt toteutettiin Ruusutorpan koululla 20.4., 27.4. ja 4.5., Meilahden ala-asteella 3.5., Nurmijärven yhteiskoulussa 17.5., Klaukkalan yläasteella viikolla 20 ja Snellmanin ala-asteella useamman viikon aikana toukokuussa. Ruusutorpan koululla ja Meilahden ala-asteella tutkija Virpi Britschgi oli oppituntien aikana paikalla ohjeistamassa kyselyn täyttämistä ja vastaamassa oppilaiden kysymyksiin. Nurmijärven yhteiskoulun oppilaat täyttivät kyselylomakkeet opinto-ohjaajan pitämällä tunnilla ja Klaukkalan yläasteella kyselyyn vastaaminen tapahtui historian opettajan valvonnassa. Kuopiossa Snellmanin koulun 6. luokkien opettajat olivat jakaneet kyselylomakkeet oppilailleen kotona täytettäväksi, ja tämä varmasti osaltaan aiheutti sen, että kuopiolaisten vastausaktiivisuus jäi melko vaatimattomaksi. Klaukkalan yläasteen ja Snellmanin koulun opettajat saivat kyselylomakkeet, lomakkeiden palautuskuoret ja vastausohjeet postitse, Nurmijärven yh-

teiskoulun opinto-ohjaaja sai kyselymateriaalin mukaansa Korsisaari-yhtiöiden koulutustilaisuudessa.

Kyselyyn saatiin vastauksia yhteensä 136 ja ne jakautuivat seuraavasti:

	ala-aste	yläaste	yhteensä
Espoo	18	41	59
Helsinki	28		28
Klaukkala		16	16
Nurmijärvi		22	22
Kuopio	11		11
yhteensä	57	79	136

4.3 Perheiden haastattelut

Kouluissa jaettujen kyselylomakkeiden mukana oli tiedote (liite), jonka oppilaat saivat viedä kotiin ja antaa vanhemmilleen. Tiedotteessa kerrottiin koulussa tehdystä kyselystä ja tiedusteltiin vanhempien halukkuutta osallistua tutkimuksen aihepiiriä koskevaan puhelinhaastatteluun. Puhelinhaastatteluja tehtiin kaksi, ensimmäinen helsinkiläisen isän kanssa (18.5.2006) ja toinen helsinkiläisen äidin kanssa (22.5.2006). Kummankin haastattelun kesto oli noin 20 minuuttia. Haastattelun teemojen runko on (liitteenä).

4.4 Korsisaari-yhtiöiden koulutustilaisuus

Nurmijärveläinen Korsisaari-yhtiöt järjestää keväisin Nurmijärven yhteiskoulun 9-luokkalaisille infotilaisuuksia, joissa kerrotaan yhtiön toiminnasta, keskustellaan ja tutustutaan yhtiön tiloihin. Tilaisuuksilla on pitkä historia ja niiden tavoitteena on luoda myönteistä imagoa joukkoliikenteelle ja opettaa nuoria käyttämään joukkoliikennettä. Yksi tällainen tilaisuus pidettiin Korsisaari-yhtiöiden pääkonttorin tiloissa (Alhonniituntie 1, Nurmijärvi) 10.5.2006 klo 13–14. Tilaisuuden vetäjänä toimi Korsisaari-yhtiöiden hallituksen puheenjohtaja Timo Korsisaari. Lisäksi paikalla olivat Nurmijärven yhteiskoulun 9 B -luokan oppilaat opinto-ohjaajansa kanssa sekä tutkija Virpi Britschgi VTT:ltä.

5 TULOSTEN TARKASTELU TEEMOITTAIN

Ohessa on käsitelty eri aineistonkeruumenetelmien avulla saadut keskeiset tulokset taustatietojen ja viiden eri teeman alla: *arkiliikkuminen, asenteet, itsenäinen liikkuminen, turvattomuus* ja *tulevaisuus*. Kutakin teemaa lähestytään ensin kirjallisuuskatsauksessa esiin nousseiden tekijöiden valossa, minkä jälkeen käsitellään teemaa aineiston pohjalta.

5.1 Taustatietoja kyselyyn vastanneista

Kyselyssä mukana olleet koulut

- Espoo: Ruusutorpan koulu, 6. ja 8. luokat
- Helsinki: Meilahden ala-aste, 6. luokka
- Nurmijärvi: Klaukkalan yläaste, 8. luokka; Nurmijärven yhteiskoulu, 9. luokka
- Kuopio: Snellmanin koulu, 6. luokat

Espoo, Ruusutorpan koulu

Ruusutorpan koulu sijaitsee keskellä kehittyvää Etelä-Leppävaaraa, liikekeskus Sellon läheisyydessä, viheralueen vieressä. Leppävaaran keskus on vilkas liikenteen solmupiste, jonne on erittäin hyvät joukkoliikenneyhteydet eri puolilta pääkaupunkiseutua. Koulu sijaitsee kävelyetäisyydellä Leppävaaran asemasta, jonne liikennöi kaupunkijunia Helsingin ja Kirkkonummen suunnasta tiheällä vuorovä-lillä. Aseman yhteydessä on myös liityntäliikenteen bussiterminaali sekä mm. Jo-kerilinjan vaihtopysäkit. Etelä-Leppävaarassa asuu noin 17 000 asukasta ja alue kasvaa jatkuvasti. Liikekeskus Sellossa sijaitsee kauppakeskuksen lisäksi musiik-kiopisto ja kirjasto sekä kaupungin yhteispalvelupiste. Koulurakennus on uusi ku-ten sitä ympäröivä kerrostaloasutuskin. Vieressä on laajat ulkoilu- ja urheilumah-dollisuudet.



Kuva 3. Ruusutorpan aluetta Etelä-Leppävaarassa.

Helsinki, Meilahden ala-aste

Meilahden ala-aste sijaitsee 3,5 km:n päässä Helsingin keskustasta rauhallisen kerrostaloalueen keskellä. Koulussa on n. 400 oppilasta kuudella luokka-asteella. Meilahden ala-asteen 50-luvun alussa rakennettu koulurakennus luetaan Helsingin arvokkaimpien koulurakennusten joukkoon. Koulu sijaitsee kirkon ja lähikaupan vieressä ja koulurakennuksessa toimii myös kaupungin hammashoitola. Koulun erottaa Valpuripuistosta, yläasteesta ja päiväkodista rauhallinen Valpurintie. Suuri osa koulun oppilaista asuu Pikku Huopalahdessa, jonne pääsee kevyen liikenteen reittejä pitkin. Laajemmille virkistysalueille (keskuspuisto, Seurasaari) tai monipuolisten palvelujen äärelle päästäkseen on kuitenkin ylitettävä vilkasliikenteisiä katuja. Julkisen liikenteen yhteydet keskustaan ja muualle ovat hyvät sekä lukuisilla busseilla että kahdella raitiovaunulinjalla.



Kuva 4. Meilahden lähipalveluita.



Kuva 5. Skeittiramppi Meilahdessa.



Kuva 6. Bussipysäkki Meilahdessa.

Kuopio, Snellmanin koulu

Snellmanin koulu on Kuopion keskustassa sijaitseva ala-asteen koulu, jossa oppilasmäärä lukuvuoden 2006–2007 alussa on 214. Koulussa toimii 12 luokkaa, joista kaksi ns. pienluokkaa. Koulurakennus on vanha ja arvokas v. 1904 rakennettu kivitalo. Koulun paikalla on annettu koulutusta huomattavasti tätä kauemmin, sillä tätä rakennusta edeltävässä puurakennuksessa toimi 1840-luvulla yläalkeiskoulu, jonka rehtorina toimi jonkin aikaa itse J.V. Snellman. Koulun sijainti on monessa suhteessa ihanteellinen. Muutaman sadan metrin säteellä ovat mm. Kuopion museo, korttelimuseo, taidemuseo, maakuntakirjasto, Tuomiokirkko, Snellmanin puisto, tori, VB-valokuvakeskus ja Väinölänniemi.

Nurmijärvi, Klaukkalan yläaste

Nurmijärvi on nopeasti kasvava noin 38 000 asukkaan kunta Helsingin seudulla. 15 000 asukkaan Klaukkala on Nurmijärven kolmesta taajamasta suurin ja nopeimmin kasvava. Nauhamaisen keskustan ympärillä on laajoja pientaloalueita. Julkisia palveluja täydentävät mm. jää- ja tennishallit, hiihtokeskus sekä yksityinen Arkadian lukio ja iltakoulu. Klaukkala vetää puoleensa etenkin lapsiperheitä muualta pääkaupunkiseudulta. Asukasluvun kasvun myötä kasvaneet liikennemäärät tuottavat ongelmia, minkä vuoksi suunnitteilla on taajaman kiertävä ohitustie. *Klaukkalan yläasteen koulu* sijaitsee Klaukkalan keskustassa lähellä taajaman muita palveluita. Klaukkalan yläaste toimii lukuvuonna 2006-2007 omissa saneeratuissa tiloissaan; lukuvuoden 2005-2006 ajan yläaste toimi Isoniitun koulun tiloissa. Kunnan liikenneturvallisuusselvityksen mukaan (Huhtala ym. 2001) koulun lähistöllä oleva Klaukkalantien ja Lepsämäntien risteys on yksi vaarallisimmista Klaukkalantien ylityspaikoista.

1. Vastaajien sukupuoli ja ikä

Kyselyyn vastasi yhteensä 136 oppilasta, joista tyttöjä oli 55 (41 % vastanneista) ja poikia 80 (59 %). Yhden helsinkiläisen vastaajan taustatiedot olivat puutteelliset eikä sukupuoli ollut pääteltävissä vastauksista.

Vastaajista 57 (eli 42 %) oli kuudesluokkalaisia ja 79 (58 %) kahdeksas- ja yhdeksäsluokkalaisia.

	Espoo, 8. lk	Espoo, 6. lk	Helsinki, 6. lk	Kuopio, 6. lk	Klaukkala, 8. lk	Nurmijärvi, 9. lk
tyttö	15	9	11	7	5	8
poika	26	9	16	4	11	14
yhteensä	41	18	27	11	16	22

2. Lasten lukumäärä perheessä ja lasten iät

Kyselyyn vastanneiden perheissä oli lapsia keskimäärin 2,6. Vähiten lapsia oli niissä espoolaisperheissä, joista kyselyyn vastasi kuudesluokkalainen (keskimäärin 2,1 lasta/perhe), ja eniten nurmijärveläisissä ja helsinkiläisissä perheissä (2,8 lasta/perhe). Yksilapsisia perheitä oli eniten Espoossa ja Helsingissä ja vähiten Nurmijärvellä. Kolmilapsisia perheitä puolestaan oli eniten Klaukkalassa ja Nurmijärvellä. Kyselyaineiston suurimmat eli 7-lapsiset perheet löytyivät Helsingistä ja Kuopiosta.

Perheiden lapsista suurin osa oli 7-15-vuotiaita. Eniten tämänikäisiä lapsia oli espoolaisten kuudesluokkalaisten kotona (86,5 %). Alle kouluikäisiä sisaruksia oli eniten kuopiolaisilla vastaajilla, ja heillä oli myös eniten kotona asuvia 18 vuotta täyttäneitä sisaruksia.

	Espoo, 8. lk	Espoo, 6. lk	Helsinki, 6. lk	Kuopio, 6. lk	Klaukkala, 8. lk	Nurmijärvi, 9. lk
lapsia / perhe	2,6	2,1	2,75	2,9	2,4	2,8
lasten ikä, keskiarvo	13, 4 v.	10,9 v.	10,9 v.	11,0 v.	13,8 v.	13,6 v.

Lasten iät

	Espoo, 8. lk	Espoo, 6. lk	Helsinki, 6. lk	Kuopio, 6. lk	Klaukkala, 8. lk	Nurmijärvi, 9. lk
0-6-v.	7,5	13,5	11,7	28,1	0,0	4,9
7-15-v.	69,8	86,5	76,6	53,1	77,8	55,7
16-17-v.	14,2		7,8	9,4	13,9	34,4
yli 18-v.	8,5		3,9	9,4	8,3	4,9

Perhetyypit lasten lukumäärän mukaan

lasten lkm	Espoo, 8. lk (%)	Espoo, 6. lk (%)	Helsinki, 6. lk (%)	Kuopio, 6. lk (%)	Klaukkala, 8. lk (%)	Nurmijärvi, 9. lk (%)
1	12,2	33,3	10,7	18,2	6,7	4,8
2	39,0	38,9	35,7	36,4	46,7	38,1
3	31,7	16,7	35,7	18,2	40,0	38,1
4	12,2	11,1	10,7	9,1		9,5
5	4,9		3,6	9,1	6,7	
6						9,5
7			3,6	9,1		

3. Autojen lukumäärä perheessä

Kyselyyn vastanneista suurin osa asuu sellaisissa perheissä, joilla on käytettävissään yksi auto. Yhden auton omistavia perheitä oli kyselyn perusteella eniten Helsingissä (lähes 80 %) ja Kuopiossa (0 %).

Autottomia perheitä oli aineistossa eniten Espoossa: kuudesosa kyselyyn vastanneista kuudesluokkalaisista ja reilu viidesosa kahdeksaluokkalaisista asuu autottomissa perheissä. Helsingiläisistä vastaajista autottomissa perheissä asuu noin kymmenesosa, nurmijärveläisissä ja kuopiolaisissa ei ollut autottomien perheiden jäseniä.

Kaksi autoa omistavat perheet olivat yleisimpiä Nurmijärvellä, jossa kaksi kolmasosaa kyselyyn vastanneista on sellaisista perheistä, joilla on käytettävissään vähintään kaksi autoa.

Autojen lukumäärä perheessä (%)

	Espoo, 8. lk	Espoo, 6. lk	Helsinki, 6. lk	Kuopio, 6. lk	Klaukkala, 8. lk	Nurmijärvi, 9. lk
ei autoa	22,0	16,7	10,7	0,0	0,0	0,0
1 auto	51,2	55,6	78,6	70,0	18,8	22,7
2 autoa	24,4	27,8	10,7	20,0	68,8	68,2
enemmän	2,4	0,0	0,0	10,0	12,5	9,1

4. Joukkoliikenneliput

Joukkoliikenteen lippuja (kausikortit ja –liput sekä muut liput) oli useimmiten käytössä helsinkiläisillä ja espoolaisilla kuudesluokkalaisilla. Heistä alle 40 %:lla ei ollut mitään joukkoliikenteen lippua käytössään. Eniten sellaisia vastaajia, joilla ei ollut kyselyhetkellä minkäänlaista joukkoliikenteen lippua käytössään, oli

Klaukkalassa (75 %) ja Kuopiossa (72,7 %). Kausikortteja ja –lippuja oli eniten käytössä kuudesluokkalaisilla helsinkiläisillä ja espoolaisilla: näistä vastaajista noin puolet käyttää kausikorttia tai –lippua. Kahdeksaluokkalaisista espoolaisista noin kolmasosalla oli käytössään kausikortti tai –lippu. Vähiten kausikorttia tai –lippua käyttäviä oli Klaukkalassa ja Kuopiossa. Muunlaisia joukkoliikenteen lippuja oli eniten nurmijärveläisillä (36,4 %).

	Espoo, 8. lk	Espoo, 6. lk	Helsinki, 6. lk	Kuopio, 6. lk	Klaukkala, 8. lk	Nurmijärvi, 9. lk
kausikortti tai -lippu	34,1	50,0	48,1	18,2	12,5	22,7
muu lippu	24,4	11,1	22,2	9,1	12,5	36,4
ei joukkoliikenteen lippua	41,5	38,9	29,6	72,7	75,0	40,9

5.2 Arkiliikkuminen

Lasten ja nuorten kuljettaminen määrittää koko perheen liikkumista, joten lähipalvelut kuten päiväkodit, koulut, kirjastot ja liikuntapaikat sekä niiden sijainti vaikuttavat keskeisesti lapsiperheiden arjen sujumiseen ja liikkumisvalintoihin. Vanhempien kulkutapa vaikuttaa erityisesti lasten koulumatkojen kulkutapaan, koska autoilevien vanhempien on monesti helppo kuljettaa lapsi työmatkansa varrella sijaitsevaan kouluun. Liikkumisympäristö ja siinä tarjolla olevat mahdollisuudet ohjaavat perheiden käyttäytymistä, esimerkiksi hyvin palveleva ja kohtuuhintainen joukkoliikenne kannustaa perheitä siirtymään yksityisautoilusta joukkoliikenteen käyttöön.

Kalenojan (2004) tekemässä koulumatkatutkimuksessa selvitettiin käytettyjä kulkutapoja ja kulkutavan valintaan vaikuttavia tekijöitä neljällä kohdekoululla. Kyselyssä koottiin tietoa myös oppilaiden käyttämistä koulureiteistä ja reiteillä havaituista liikenneturvallisuusriskeistä. Kohteena olleilla ala-asteilla koulumatkat ovat melko lyhyitä (80 % alle 3 km), mutta yläasteilla matkat ovat huomattavasti pidempiä. Kulkutapojen käyttö vaihteli kohdekouluilla huomattavasti eri luokka-asteilla, eri vuodenaikoina ja eripituisilla matkoilla. Ensimmäisen luokan oppilasta noin puolet kulkee kouluun kävellen yksin tai muiden lasten kanssa, noin 20 % ensimmäisen luokan oppilasta saatetaan autolla kouluun koko lukuvuoden ajan. Muilla ala-asteen luokka-asteilla kouluun autolla saattaminen on vähäisempää. Autolla saattaminen on yleistä erityisesti 3 - 5 km pitkillä matkoilla talvisin. Kyselytulosten mukaan autolla kyyditsemisen syitä ovat ensisijaisesti autolla kulkeamisen nopeus ja vaivattomuus. Reitin turvattomuus ei ollut yleensä tärkein syy kouluun kuljettamiseen. (Kalenoja 2004.)

1. Koulumatkan pituus ja koulumatkaan kuluva aika

Aineiston lyhimmat koulumatkat oli espoolaisilla kuudesluokkalaisilla, joista lähes 80 % asuu alle 1 km:n päässä koulusta. Myös espoolaiset kahdeksaslukkalaiset ja kuopiolaiset vastaajat asuvat lähellä koulua. Hieman yli puolella näihin ryhmiin kuuluvista oli alle kilometrin koulumatka ja hieman alle 40 %:lla koulumatkan pituus oli 1-3 km. Helsinkiläisistä puolella oli 1-3 km:n pituinen koulumatka ja reilulla 40 %:lla tätä lyhyempi. Klaukkalalaisten ja nurmijärveläisten koulumatkat olivat pisimpiä: näistä vastaajista kenelläkään ei ollut alle kilometrin koulumatkaa. Nurmijärveläisistä yli 60 % kulkee kouluun vähintään 5 km:n päästä.

	Espoo, 8. lk	Espoo, 6. lk	Helsinki, 6. lk	Kuopio, 6. lk	Klaukkala, 8. lk	Nurmijärvi, 9. lk
alle 1 km	51,2	77,8	42,9	54,5	0,0	0,0
1-3 km	39,0	16,7	50,0	36,4	37,5	36,4
3-5 km	7,3	0,0	0,0	0,0	37,5	0,0
yli 5 km	2,4	5,6	7,1	9,1	25,0	63,6

Vähiten aikaa koulumatkaan kuluu espoolaisilla 8. luokkalaisilla, joista lähes 40 % asuu alle 10 minuutin matkan päässä koulusta ja lisäksi neljäsosalla matkaan menee aikaa korkeintaan 15 minuuttia. Kuudesluokkalaisten espoolaisten ja kuopiolaisen koulumatkat ovat kestoltaan toiseksi lyhimpiä. 40 %:lla klaukkalalaisista ja kolmasosalla nurmijärveläisistä ja helsinkiläisistä koulumatkaan kuluva aika on tyypillisimmin 15-20 minuuttia. Yli 45 minuuttia kestävä koulumatka on 4 %:lla helsinkiläisistä ja 15 %:lla nurmijärveläisistä vastaajista.

2. Kulutavat, reitit ja toiminta koulupäivän jälkeen

Kuudesluokkalaiset

Kuudesluokkalaisista suurin osa kulkee koulumatkat kävellen. Espoolaisista kuudesluokkalaisista yli kolme neljäsosaa kävelee koulumatkat, helsinkiläisistä lähes yhtä moni ja kuopiolaisistakin yli puolet. Joukkoliikennettä käyttää noin kymmenesosa espoolaisista ja lähes viidesosa helsinkiläisistä, kuopiolaisista hyvin harva, koska lähes kaikki vastaajat asuivat keskustassa lähellä koulua. Pyörällä tai auton kyydissä kulkee vain 5 % kuudesluokkalaisista espoolaisista. Helsinkiläisistä pyöräilee kymmenesosa; kukaan ei kulje auton kyydissä koulumatkaansa. Kuopiolaisista kolmasosa kulkee koulumatkat pyörällä, autolla ei kukaan. Yksi kuopiolaisista vastaajista oli tullut kouluun moottoripyörän kyydissä.

Kolmasosa espoolaisista kulkee koulumatkat yksin ja reilusti yli puolet yhdessä kaverin kanssa. Helsinkiläisistä puolet kulkee koulumatkat yksin, kaverin kanssa kolmasosa ja sisarusten kanssa muutama vastaaja. Lähes kaikki kuopiolaiset tulivat tutkimuspäivänä kouluun yksin. Koulupäivän pituus oli kuudesluokkalaisilla espoolaisilla tavallisesti noin kuusi tuntia. Helsinkiläisten koulupäivät olivat tutkimuspäivänä hieman lyhyempiä, keskimäärin 5-tuntisia, ja kuopiolaisten niin ikään noin 5-tuntisia.

Koulupäivän jälkeen yli puolet espoolaisista ilmoitti menneensä suoraan kotiin ja lähes yhtä moni kertoi menneensä ensin kaverin luokse tai harrastuksiin. Noin kolmasosa kuudesluokkalaisista espoolaisista sanoi menevänsä päivittäin ensin koulusta kotiin mutta suurin osa (lähes 75 %) lähtee tavallisesti myöhemmin ilta-päivällä tai illalla kotoa harrastuksiin, kaverin luokse tai muihin omiin menoihin. Helsinkiläisistä kuudesluokkalaisista alle viidesosa meni koulupäivän jälkeen ensin jonnekin muualle kuin omaan kotiinsa, lähes kaikki menivät koulusta kotiin. Kuitenkin vain viidennes ilmoitti menevänsä tavallisesti joka päivä suoraan koulusta kotiin, joten helsinkiläisten koululaisten osalta tutkimuspäivä poikkesi tässä mielessä normaalista koulupäivästä. Lähes puolet helsinkiläisistä vastaajista vietti loppupäivän ja –illan kotona. Harrastuksiin meni lähes neljäsosa vastanneista ja kaverin luokse kylään yhtä moni. Kuopiolaisista puolet meni koulupäivän jälkeen kotiin ja puolet jonnekin muualle, mikä vastausten perusteella oli tavallista muinakin kuin tutkimuspäivänä. Reilu kolmasosa kuopiolaisista oli ollut loppuillan kotona. Yleisimmin kotoa lähdettiin illalla kaverin luokse.

Noin neljäsosalla espoolaisista paluumatka koulusta kotiin poikkesi reitin tai kulkutavan osalta aamun koulumatkasta. Tavallisimmat erot olivat se, että koulusta mentiin kaverin luokse, käymään esimerkiksi kirjastossa tai poikettiin kavereiden kanssa skeittaamaan tai jalkapalloilemaan kotimatkan aikana. Helsinkiläisistä hieman useampi (vajaa kolmannes) meni ilta-päivällä eri reittiä tai eri kulkutavalla kuin aamulla. Helsinkiläisillä tavallisimpia syitä erilaisen reitin tai kulkutavan valintaan olivat esimerkiksi se, että aamulla on kiire mutta ilta-päivällä voi kiertää pitempää reittiä tai että ilta-päivällä mennään kavereiden kanssa yhtä matkaa. Kuopiolaisista vastaajista puolet kulki koulusta kotiin samaa reittiä kuin aamulla kotoa kouluun, kulkutapa pysyi kaikilla samana.

Kahdeksas- ja yhdeksäsluokkalaiset

Kahdeksaluokkalaisista espoolaisista yli puolet kulkee koulumatkat kävellen. Pyörällä kulkee neljäsosa ja joukkoliikennevälineillä reilu kymmenesosa. Alle kymmenesosa kahdeksaluokkalaisista saa autokyydin kouluun vanhemmiltaan. Klaukkalalaisista kukaan ei kulje koulumatkoja kävellen. Pyöräilijöitä oli tutkimuspäivänä yli puolet. Toiseksi isoimman ryhmän muodostivat auton kyydissä kulkevat (neljäsosa vastanneista), mopolla tuli kouluun kaksi vastaajaa ja bussilla

yksi. Nurmijärveläisillä (yhdeksäsluokkalaisilla) yleisin kulkutapa oli mopo, jolla tuli kouluun yli 40 % vastanneista. Bussia käytti reilu neljäsosa ja pyörää vajaa viidesosa vastanneista. Auton kyydissä ei tullut yksikään vastaaja, kävellen ilmoitti tulleen yksi. Vastaajista yksi kertoi tulleen kouluun mönkijällä.

Lähes kolme neljäsosaa kahdeksäsluokkalaisista kulkee koulumatkat yksin. Kaverin kanssa kulkee noin kymmenesosa ja sisarusten tai vanhempien kanssa vielä harvempi. Yli puolet klaukkalalaisista vastaajista tuli kouluun yksin. Kavereiden seurassa ei tullut kukaan, sisarusten tai vanhempien kanssa tuli 40 %. Nurmijärveläisistä noin puolet tuli kouluun yksin, hieman harvempi kaverin kanssa ja muutama vastaaja samaa matkaa sisarusten kanssa. Kahdeksäsluokkalaisten koulupäivän pituus vaihteli vajaasta kuudesta tunnista yli kahdeksaan tuntiin; noin seitsemän tunnin mittainen koulupäivä oli tavallisin. Klaukkalalaisilla koulupäivän pituus oli hieman alle kuusi tuntia ja nurmijärveläisillä koulupäivät olivat reilun kuuden tunnin mittaisia.

Yli 70 % espoolaisista kahdeksäsluokkalaisista kertoi menneensä tutkimuspäivänä koulusta ensin suoraan kotiin. Yli kolmasosa vastanneista ilmoitti menevänsä päivittäin suoraan koulusta kotiin, joten tutkimuspäivänä tavallista useampi kahdeksäsluokkalaisista oli mennyt suoraan koulusta kotiin. Harrastuksiin, kaupungille kavereita tapaamaan tai kyläilemään kaverin luokse lähti myöhemmin samana päivänä alle puolet vastanneista; yli puolet vietti loppupäivän ja -illan kotona. Reilu kolmasosa vastaajista kertoi menneensä koulusta kotiin eri reittiä tai eri kulkutavalla kuin aamulla. Tavallisimpia syitä erilaisen reitin valintaan olivat mm. kaverin luona käyminen, muualla asuvan vanhemman luokse meneminen tai lääkärissä poikkeaminen. Klaukkalalaisista vastaajista kahta lukuun ottamatta kaikki muut käyttivät iltapäivän kotimatalla samaa reittiä ja kulkutapaa kuin aamulla. Kaikki klaukkalalaiset menivät suoraan koulusta kotiin ja lähes puolet ilmoitti tekevänsä niin päivittäin; muutkin vastaajat sanoivat menevänsä vähintään kolmena päivänä viikossa suoraan koulusta kotiin. Yli puolet vastaajista myös vietti loppupäivän ja -illan kotonaan. Harrastuksiin lähti noin neljäsosa vastanneista ja kaverin luokse hieman harvempi. Hieman alle viidesosa nurmijärveläisistä vastaajista ilmoitti menneensä koulusta ensin jonnekin muualle (yleisimmin kaverin luokse) kuin kotiin. Puolet kertoi menevänsä tavallisesti suoraan koulusta kotiin. Neljäsosa sanoi menneensä eri reittiä kuin aamulla mutta kaikilla pysyi kulkutapa samana. Yli puolet vastaajista lähti illalla omiin menoihinsa tai tapaamaan kavereita joko näiden kotiin tai kaupungille.

Kokemuksia liikkumisesta koulumatkoilla ja vapaa-aikana

Vastaajilta kysyttiin avoimena kysymyksenä, millaisia asioita tai tapahtumia heille on jäänyt mieleen viimeksi kuluneen viikon aikana tehdyiltä koulu- ja vapaa-

ajan matkoilta. Suurin osa vastaajista totesi, että matkat ovat ”sitä yhtä ja samaa tavallista” eikä niistä yleensä jää mitään erityistä muisteltavaa.

”Eipä juuri mitään, aina vaan kävelly ees taas saman 200 metrin matkan samalla tavalla ku ennenki.” (Poika, 8. lk, Espoo)

”Niillä harvoin tapahtuu mitään, kävelen vain, ihmisiä tulee vastaan ja silleen.” (Tyttö, 8. lk, Espoo)

”Ei erikoista, enimmäkseen kävellyt ja pyöräillyt kaverien kanssa.” (Tyttö, 6. lk, Espoo)

”Kävelen, kävelen, kävelen... ihan samanlaisia juttuja.” (Poika, 6. lk, Helsinki)

”Ei niitä muistele.” (Poika, 8. lk, Klaukkala)

”Ei mitään, tavallisen turvallista kuljetusta.” (Poika, 9. lk, Nurmijärvi)

”Eilen menin 57:lla Tapiolaan ja näin bussissa kavereita. Tulin illalla Tapiolasta 110:llä ja jäin Kilossa ja kävelin siitä Lepuskiin, koska kaveri asuu Kilossa.” (Tyttö, 8. lk, Espoo)

”Olen pyöräillyt Hesaan, mennyt bussilla monesti, pyöräilly muutenkin paljon.” (Tyttö, 8. lk, Espoo)

Kenellekään kyselyyn vastanneista ei vastausten mukaan ollut sattunut mitään erityisen ikävää kuluneen viikon aikana tehdyillä matkoilla. Mieleen jääneet ikävät kokemukset ja tilanteet liittyivät pääasiassa toisiin matkustajiin ja liikkujiin, joukkoliikennevälineiden kuljettajiin tai ympäristön epäsiisteyteen.

”Bussissa meluavat matkustajat.” (Poika, 8. lk, Espoo)

”Eilen illalla oli juna-asemalla alaikäinen juopottelija.” (Tyttö, 6. lk, Espoo)

”Bussi tuli myöhässä ja kuski oli hieman törkeä.” (Tyttö, 8. lk, Espoo)

”Ratikoiden ajat ärsyttävät, jotkin ratikat eivät odota, vaikka näkevät jonkun juoksevan täysiä ehtiäkseen.” (Tyttö, 6. lk, Helsinki)

”Nirhasin itseäni vahingossa kun pyöräilin.” (Poika, 6. lk, Espoo)

”Koulun vieressä on rakennusmaata ja siinä on yleensä isoja rekkoja mitkä pitää ohittaa vaikeasti.” (Tyttö, 8. lk, Espoo)

”Likaista ympäristöä.” (Poika, 6. lk, Helsinki)

”No aika tylsiä, kun mennään joukkoliikenteellä, mutta pyörällä kivaa.” (Poika, 6. lk, Helsinki)

”Ajoin melkein kissan päältä.” (Poika, 8. lk, Klaukkala)

”Joku kaahaili Kuonomäentiellä.” (Poika, 8. lk, Klaukkala)

”Ylinopeutta ajavia autoja Kuonomäentiellä.” (Poika, 8. lk, Klaukkala)

”Tänään jotain vietiin ambulanssilla himaan.” (Poika, 8. lk, Espoo)

”Ei tässä ole tapahtunut mitään ihmeempää, mutta menin hesaa metroasemalle serkkujen kanssa niin siellä oli joku tuntematon mies hypännyt metron alle.” (Tyttö, 8. lk, Espoo)

Mieleen jääneitä mukavia kokemuksia olivat keväisen luonnon tarkkailuun, ulkoiluun ja reippailuun liittyvät tilanteet – ja sekin, ettei mitään erityistä ollut matkoista jäänyt mieleen vaan liikkuminen oli sujunut tavallisen tasaiseen tapaan.

”En oikein keksi, yleensä ne ovat kuitenkin hauskoja.” (Tyttö, 6. lk, Espoo)

”Tällä viikolla olen pyöräillyt kouluun ja ulkoillut koiran kanssa.” (Poika, 6. lk, Helsinki)

”No olen pelannut jalkapalloa tosi paljon ja pyöräilen minun pihalaisten kanssa kilpaa.” (Poika, 6. lk, Espoo)

”Pyöräily sujuu sutjakkaasti ja samoin kävely.” (Tyttö, 6. lk, Helsinki)

”Kun tulen kouluun yleensä kävellen se on reipasta. Tanssiin mentäessä menen bussilla tai ratikalla ja se on usein hauskaa.” (Tyttö, 6. lk, Helsinki)

”Kouluun isän moottoripyörän kyydissä.” (Tyttö, 6. lk, Kuopio)

”Eri merkkisiä autoja, paljon moottoripyöriä.” (Poika, 9. lk, Nurmijärvi)

”Jäät olivat lähteneet järvestä.” (Tyttö, 6. lk, Kuopio)

”Lämmin ilma, mukava sää.” (Poika, 8. lk, Klaukkala)

”Kaunis sää.” (Tyttö, 9. lk, Nurmijärvi)

”Koivut kukkii.” (Poika, 9. lk, Nurmijärvi)

”Aurinkoinen sää ja orava, joka kiipeili talon seinässä.” (Poika, 6. lk, Kuopio)

”Hienot maisemat.” (Tyttö, 6. lk, Kuopio)

”Maisemat.” (Poika, 9. lk, Nurmijärvi)

5.3 Asenteet

Motiiveja ja perusteluja eri kulkutapojen valitsemiselle on valtavasti. Tyypillisesti lapsiperheet ovat muita väestöryhmiä innokkaampia auton käyttäjiä, ja yleisenä perusteluna mainitaan ajan hallinta ja runsas liikkumistarve. Auton koetaan olevan ulkopuolisista aikatauluista riippumaton kulkutapa (Tähtinen 2000). Autoiluun liitettyjen mielikuvien on todettu vaikuttavan erityisesti nuorten kuljettajien identiteettiin ja käsitykseen omasta itsestä (Møller 2002).

Joukkoliikenne mielletään vapautta rajoittavaksi ja epämiellyttäväksi – erityisesti vapaa-aikana liikkumisenkin pitäisi olla miellyttävää ja ”vapauttavaa” (Tähtinen 2000). Mielikuvien ja asenteiden tasolla käytävässä kilpailussa hyvin pienetkin

asiat vaikuttavat eri joukkoliikennevälineiden suosioon tai yleisemmin siihen, miten suosittua autoilu on verrattuna joukkoliikenteen käyttöön. Eri joukkoliikennevälineillä on erilainen ”arvo” ihmisten silmissä. Raideliikenne koetaan yleisesti houkuttelevammaksi, kiinnostavammaksi ja kilpailukykyisemmäksi kuin bussi. Raideliikennettä pidetään nopeana, selkeänä ja hyvin ennakoitavissa olevana, kun taas bussi joutuu ajamaan muun liikenteen ehdoilla. (Tähtinen 2000.)

Laineen ym. (2005) selvityksessä autoilun palvelutaso koettiin huomattavasti joukkoliikennettä paremmaksi. Autoilua pidettiin joukkoliikennettä luotettavampana ja nopeampana ja siten myös helpompana kulkutapana. Autoa käytetään siitä huolimatta, että autoilun kielteiset puolet kyllä tunnustetaan: ruuhkat koetaan ongelmaksi ja yksityisautoilun koetaan aiheuttavan esimerkiksi päästö- ja meluhaittoja. Nuorten ajokortin hankkimisaikeita selvittäneen tutkimuksen (Häkkänen ym. 2003) mukaan lähes kaikki nuoret aikovat hankkia ajokortin heti, kun se on mahdollista tai viimeistään seuraavan viiden vuoden aikana. Yleisimmät syyt olla hankkimatta ajokorttia 18-vuotiaana olivat ajokortin kalleus ja se, ettei nuorella olisi autoa käytössään. Auton käyttömahdollisuus, vanhempien myötävaikutus sekä autoiluun kohdistuvat arvostukset ja asenteet olivat voimakkaimpia selittäviä tekijöitä ennustettaessa nuoren aikomusta hankkia ajokortti 18-vuotiaana. Arvoista ja asenteista merkitsevimmiksi nousivat ajamisen koettu hauskuus ja ajokortin saamisen myötä koettu arvostus ja aikuisuus.

Voltin ym. (2006) Kulkuri-tutkimuksessa selvitettiin sitä, kuinka monipuolisesti yksittäiset henkilöt käyttävät eri kulkutapoja ja kuinka sitoutuneita he ovat tietyn kulkutavan käyttöön. Työssä muodostettiin viisi liikkujaryhmää sen mukaan, mitä kulkutapaa vastaajat yleensä käyttivät ja kuinka sitoutuneita he olivat tämän kulkutavan käyttöön: vannoutuneet autoilijat (12 %), autoilijat (30 %), joukkoliikenteen kanta-asiakkaat (22 %), jalan tai pyörällä kulkijat (14 %) ja kulkutapojen sekakäyttäjät (22 %). Tämän tutkimuksen mukaan alle kolmannes vastaajista oli voimakkaasti sitoutunut tiettyyn kulkutapaan, ja näistä yhteen kulkutapaan sitoutuneista 80 % oli sitoutunut henkilöauton käyttöön. Kaikista vastaajista 20 % ei käytä joukkoliikennettä juuri koskaan. Autoilijoissa ja vannoutuneissa autoilijoissa joukkoliikennettä käyttämättömiä oli yhteensä 43 %. (Voltti ym. 2006.)

Vanhempien oma asennoituminen liikenneympäristöön ja eri kulkutapojen hyötyihin on merkittävä tekijä lastenkin kulkutavan valinnassa. Ala-asteella kulkutavan valintaan vaikuttavat usein eniten vanhempien käsitykset valittavana olevien kulkutapojen nopeudesta, turvallisuudesta ja mukavuudesta. (Kalenoja 2004.) Vanhempien elämäntapa ja käsitykset saattavat vaikuttaa hyvinkin voimakkaasti nuorten käsityksiin joukkoliikenteestä ja yksityisautoilusta, vaikka nuoret eivät täysin kritiikittömästi otakaan vanhempiensa arvoja ja asenteita omikseen. Monet nuoret kokevat esim. vanhempiensa autosidonnaisuuden negatiiviseksi asiaksi. (Andreasson ja Sjöberg 1996, sit. Wiik 2005a.)

5.3.1 Suhtautuminen eri kulkutapoihin

Vastaajilla oli mahdollisuus kirjoittaa vapaasti kolme eri mielikuvaa kaikista eri kulkutavoista vastauksena kysymykseen ”Millaista näillä eri kulkutavoilla liikkuminen mielestäsi on?” Kaikkia vastaajia pyydettiin myös kertomaan, mistä kulkutavasta he pitivät eniten ja vähiten (kysymykset ”Millä tavalla liikkumisesta pidät eniten? Miksi?” ja ”Millä tavalla liikkumisesta pidät vähiten? Miksi?”)

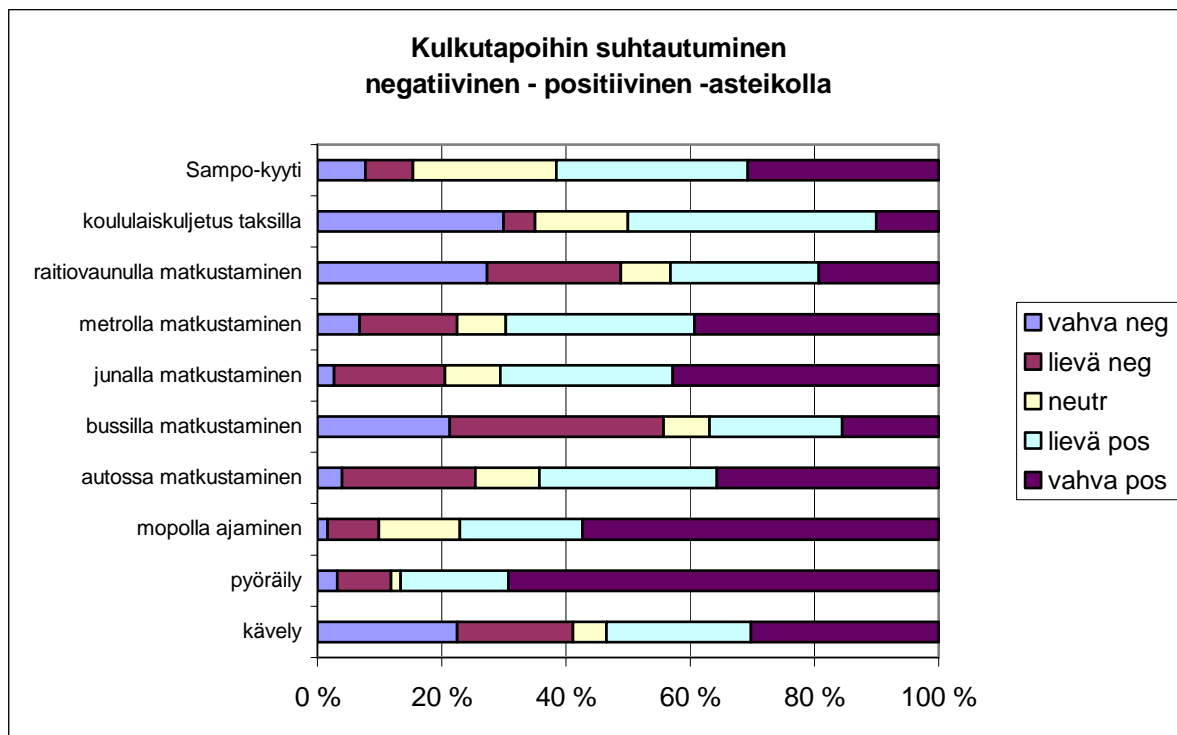
Espoolaisilta ja helsinkiläisiltä kysyttiin seuraavat kulkutavat:

- kävely
- pyöräily
- bussi
- juna
- metro
- raitiovaunu
- auton kyydissä matkustaminen
- muu kulkutapa, mikä?

Nurmijärveläisiltä ja klaukkalalaisilta kysyttiin näiden kulkutapojen lisäksi myös mielipiteitä Sampo-kyydistä ja koululaiskuljetuksesta taksilla. Kuopiolaisilta kysyttiin koululaiskuljetuksesta taksilla mutta ei metron ja raitiovaunun käyttöä. Lisäksi kahdeksas- ja yhdeksäsluokkalaisilta oli yhtenä kulkutapavaihtoehtona mopolla ajaminen.

Vastaajilla oli mahdollisuus valita vaihtoehto muu, mikä, ja kuvailla sitä niin ikään kolmella eri mielikuvalla. Hyvin harva oli halunnut täydentää tähän kohtaan mitään; pari oli kertonut mielikuviaan rullalautailusta, rullaluistelusta ja moottoripyöräilystä. Oheisessa taulukossa on mielikuvia käsittelevät vastaukset käsitelty siten, että jokaisesta positiivisesta mielikuvasta on annettu arvoksi +1, jokaisesta negatiivisesta mielikuvasta -1 ja jokaisesta neutraalista 0. Esimerkiksi: kävely on rentouttavaa (+1), hidasta (-1), hyvää kunnolle (+1), yhteensä 1. Yhteispisteiden vaihteluväliksi saadaan siis -3:sta (kaikki mielikuvat negatiivisia) +3:een (kaikki mielikuvat positiivisia) Nämä yhteenlasketut pisteet on luokiteltu siten, että

- -2 ja -3 = vahva negatiivinen suhtautuminen
- -1 = lievä negatiivinen suhtautuminen
- 0 = neutraali suhtautuminen
- 1 = lievä positiivinen suhtautuminen ja
- 2 ja 3 = vahva positiivinen suhtautuminen ko. kulkutapaan.



Kuva 7. Kulikutapoihin suhtautuminen negatiivinen-positiivinen –asteikolla.

Kävely

Tytöt suhtautuvat kävelyyn myönteisemmin kuin pojat. Tytöistä lähes 70 % antoi kävelylle yksinomaan positiivisia arviointeja, pojista reilu 40 %. Selvästi kielteisesti kävelyyn suhtautuu pojista yli puolet ja tytöistä noin neljäsosa.

Kuudesluokkalaiset suhtautuvat kävelyyn myönteisemmin kuin yläasteikäiset: lähes 70 % kuudesluokkalaisista antoi kävelylle positiivisia arviointeja, vanhemmista vastaajista selvästi alle puolet. Alle kolmasosa kuudesluokkalaisista liittyy kävelyyn pelkkiä negatiivisia mielikuvia, yläasteikäisistä kävelyyn negatiivisesti suhtautuvien osuus on lähes puolet.

Pääkaupunkiseudun koululaiset suhtautuvat kävelyyn selvästi myönteisemmin kuin kehyskunta Nurmijärvellä tai Kuopiossa asuvat: Helsingin ja Espoon vastaajista lähes 60 % antoi positiivisia mainintoja kävelystä, muilla paikkakunnilla n 40 %, ja näistä muiden paikkakuntien vastaajista melkein kolmannes suhtautuu kävelyyn voimakkaan negatiivisesti.



Kuva 8. Koulumatkalla.

Pyöräily

Pyöräilyyn suhtautumisessa ei ole suurta eroa tyttöjen ja poikien välillä. Molemmat ryhmät antavat pyöräilylle lähes pelkästään positiivisia arviointoja, jotka lisäksi painottuvat vahvasti positiivisiin. Sekä tytöistä että pojista lähes 90 % pitää pyöräilyä pelkästään mukavana.

Ikäryhmien välillä ei ole suuria eroja suhtautumisessa pyöräilyyn; kuudesluokkalaiset suhtautuvat siihen kuitenkin jonkin verran myönteisemmin kuin vanhemmat ikäryhmät. Yli 90 % kuudesluokkalaisista ja yli 80 % kahdeksas- ja yhdeksäsluokkalaisista antaa pyöräilylle pelkästään positiivisia arviointoja.

Pääkaupunkiseudun koululaiset pitävät pyöräilystä selvästi enemmän kuin muissa kunnissa asuvat: yli 90 % helsinkiläisistä ja espoolaisista vastaajista pitää pyöräilyä myönteisenä mutta nurmijärveläisistä ja kuopiolaisista 75 %.



Kuva 9. Polkupyörään liittyy positiivisia mielikuvia.



Kuva 10. Lakaisukone huolehtii tien siisteydestä ja kunnossapidosta myös pyöräilijöiden iloksi.

Mopolla ajaminen

Mopoilulla on selvästi positiivinen kuva vastaajien keskuudessa. Erityisesti pojat suhtautuvat siihen lähes yksinomaan positiivisesti: yli 80 % antoi lievästi tai vahvasti positiivisia arvioita mopoilusta. Tytöistäkin lähes 70 % suhtautuu mopoiiluun yksinomaan positiivisesti. Negatiivisesti suhtautuvia on kuitenkin tytöistä selvästi yli 10 %, pojista 8 %.

Kielteisesti mopoiiluun suhtautuvat vastaajat asuvat pääkaupunkiseudulla: viidesosa espoolaisista vastaajista (Huom! Helsingistä oli vain kuudesluokkalaisia mukana, heiltä ei kysytty mopoilusta) suhtautuu mopoiiluun kielteisesti. Klaukkalalaisista ja nurmijärveläisistä kukaan ei antanut mopoilulle pelkästään negatiivisia arvioita, vaan yli 90 % näistä vastaajista suhtautuu siihen yksinomaan myönteisesti. Pääkaupunkiseutulaisista myönteisesti suhtautuvien osuus on 60 %.

Auton kyydissä matkustaminen

Auton kyydissä matkustamiseen suhtaudutaan voittopuolisesti myönteisesti kaikissa vastaajaryhmissä. Pojat suhtautuvat autoiluun kuitenkin selvästi myönteisemmin kuin tytöt: lähes 70 % pojista arvioi autoilun yksinomaan positiiviseksi, tytöistä vajaat 60 %. Lähes kolmasosa tytöistä liittyy autoiluun pelkästään negatiivisia arvioita, pojista viidesosa.

Yläasteikäiset suhtautuvat autoiluun selvästi myönteisemmin kuin kuudesluokkalaiset vastaajat. Yli 70 % kahdeksas- ja yhdeksäsluokkalaisista antaa pelkkiä positiivisia arvioita, nuoremmista vastaajista vain puolet. 40 % kuudesluokkalaisista antaa autoilusta negatiivisia arvioita.

Pääkaupunkiseudun ja muiden kuntien vastaajien välillä ei näyttäisi olevan paljonkaan eroa suhtautumisessa autoiluun: molempien ryhmien vastaajista yli 60 % suhtautuu pääasiassa myönteisesti. Helsingissä ja Espoossa on kuitenkin enemmän yksinomaan kielteisesti suhtautuvia: yli 25 % verrattuna muiden kuntien reiluun 20 %:iin.

Bussilla matkustaminen

Tytöt pitävät bussilla matkustamisesta selvästi enemmän kuin pojat. Yli puolet tytöistä suhtautuu bussilla matkustamiseen selvästi positiivisesti, pojista alle neljännes. Negatiivisesti suhtautuvia on tytöistä reilu 40 % ja pojista 65 %.

Ala- ja yläasteikäiset suhtautuvat lähes samalla tavalla. Lievästi tai vahvasti positiivisia arviointeja antoi vajaa 40 % kuudesluokkalaisista ja 35 % kahdeksas- ja yhdeksäsluokkalaisista. Negatiivisesti suhtautuu hieman yli puolet kummankin ryhmän vastaajista.

Pääkaupunkiseudun ja muiden kuntien vastaajien välillä ei ole kovin paljon eroa suhtautumisessa bussilla matkustamiseen. Molemmissa ryhmissä kielteisesti suhtautuvia on enemmän kuin myönteisesti: pääkaupunkiseudulla hieman yli puolet suhtautuu kielteisesti bussiin ja muissa kunnissa yli 60 %. Ryhmien välillä on eroa siinä mielessä että pääkaupunkiseutulaisten vastaukset painottuvat enemmän lievästi positiivisiin tai lievästi negatiivisiin, muissa kunnissa puolestaan vahvasti positiivisiin tai negatiivisiin.



Kuva 11. Pysäkkimaisemaa koulumatkalla.

Junalla matkustaminen

Junalla matkustamiseen suhtaudutaan hyvin myönteisesti riippumatta sukupuolesta, iästä tai alueesta.

Sekä pääkaupunkiseudun että muiden kuntien vastaajat suhtautuvat junaan hyvin myönteisesti: pääkaupunkiseudulla 65 % ja muissa kunnissa jopa 80 % suhtautuu myönteisesti. Tässä yhteydessä on syytä painottaa sitä, että Nurmijärvellä, Klaukkalassa ja Kuopiossa asuvat eivät todennäköisesti käytä junaa yhtä säännöllisesti kuin helsinkiläiset ja espoolaiset, millä varmasti on vaikutusta heidän vastauksiinsa. Lisäksi pääkaupunkiseudun ulkopuolisten asukkaiden kokemukset junasta liittyvät pääasiassa kaukojunien käyttöön eikä lähijunien, joita puolestaan pääkaupunkiseudulla asuvat useimmiten käyttävät.



Kuva 12. Juna – nopea kulkuväline paikasta toiseen. Leppävaaran juna-asema.

Metrolla matkustaminen

Metrolla matkustaminen kerää myönteisiä arviointeja enemmän pojilta kuin tytöiltä. Pojista yli 70 % ja tytöistä 65 % suhtautuu metroon yksinomaan myönteisesti. Kielteisesti suhtautuvia on selvästi enemmän tyttöjen kuin poikien joukossa. Tytöistä lähes 30 % mutta selvästi alle 20 % liittyy metroon pelkkiä negatiivisia mielikuvia.

Nuorempien ikäryhmien edustajat suhtautuvat metroon kielteisemmin kuin vanhemmat vastaajat. Ala-asteella olevista reilu kolmannes antaa metrolle pelkästään negatiivisia arviointeja, vanhemmista vastaajista vajaa 15 %. Myönteisiä arvioita antaa kuudesluokkalaisista vajaa 60 % ja kahdeksas- ja yhdeksäsluokkalaisista lähes 80 %.

Helsinkiläiset ja espoolaiset suhtautuvat metroon kielteisemmin kuin nurmijärveläiset (Huom! Kuopiolaisilta ei kysytty metron käytöstä), joille tosin metro ei

varmasti ole yhtä tavanomainen kulkutapa kuin pääkaupunkiseudulla. Nurmijärveläisistä 6 % suhtautuu metroon yksinomaan kielteisesti, myönteisiä arviointeja antaa lähes 80 %. Helsinkiläisistä ja espoolaisista myönteisiä kommentteja antaa reilu 60 % ja kielteisiä neljännes.

Raitiovaunulla matkustaminen

Raitiovaunulla matkustamiseen suhtaudutaan melko kielteisesti. Pojista yli puolet antoi pelkkiä negatiivisia arviointeja, tytöistäkin lähes puolet. Myönteisiä arviointeja antoi tytöistä vähän alle puolet ja pojista 40 %.

Ikäryhmien välillä ei ole suurta eroa suhtautumisessa raitiovaunuun. Kuudesluokkalaisista 40 % antoi pelkkiä positiivisia arviointeja, yläasteikäisistä hieman suurempi osa. Pelkkiä negatiivisia arviointeja antoi reilu 40 % kuudesluokkalaisista ja lähes puolet vanhemmista vastaajista.

Nurmijärveläiset vastaajat (Huom! Kuopiolaisilta ei kysytty raitiovaunun käytöstä), jotka eivät käytä raitiovaunua kovin usein, suhtautuvat tähän kulkutapaan hyvin myönteisesti: lähes 80 % antoi positiivisia arviointeja. Pääkaupunkiseudun vastaajista alle 40 % suhtautui myönteisesti ja 55 % kielteisesti.

Joukkoliikenne yhteensä

Työillä on keskimäärin selvästi positiivisempi suhtautuminen joukkoliikenteeseen: 60 % tytöistä suhtautuu yksinomaan myönteisesti ja noin kolmasosa yksinomaan kielteisesti joukkoliikenteeseen. Pojilla vastaavat osuudet ovat 50 % myönteisesti suhtautuvia ja 40 % kielteisesti suhtautuvia.

Ikäryhmien välillä ei ole suurta eroa suhtautumisessa joukkoliikenteeseen. Sekä kuudesluokkalaisista että kahdeksas- ja yhdeksäsluokkalaisista yli puolet antaa joukkoliikenteelle pelkästään positiivisia arviointeja. Kielteisesti suhtautuvia on kuudesluokkalaisten joukossa hieman enemmän kuin vanhemmissa vastaajissa; molemmissa ryhmissä prosenttiosuudet ovat hieman alle 40 %.

Pääkaupunkiseudulla joukkoliikennettä käytetään päivittäin ja siihen suhtautuu myönteisesti noin puolet vastaajista. Muissa kunnissa joukkoliikenteen käyttö on satunnaisempaa mutta suhtautuminen siihen pääsääntöisesti myönteistä: yli 60 % antaa positiivisia arviointeja joukkoliikenteen kulkutavoista. Kielteisesti joukkoliikenteeseen suhtautuu vajaa 40 % helsinkiläisistä ja espoolaisista vastaajista ja noin 30 % muiden kuntien vastaajista.

Vahvasti positiivisia arviointeja joukkoliikenteestä antavat erityisesti *tytöt* (34,6 %), *kahdeksas- ja yhdeksäsluokkalaiset* (30,5 %) ja *Klaukkalan, Nurmijärven ja Kuopion vastaajat* (37,8 %). Viimeksi mainitun ryhmän joukkoliikennekokemukset perustuvat pääasiassa bussin ja kaukoliikenteen junien käyttöön, joten ryhmää

ei voi suoraan verrata pääkaupunkiseudun joukkoliikenteen käyttäjiin, joista 25,7 % suhtautuu joukkoliikenteeseen vahvasti positiivisesti.

Yhteenveto

Kaikkein myönteisimmin kävelyyn suhtautuvat ryhmät ovat *tytöt* (40 % vahvasti positiivisia) ja *kuudesluokkalaiset* (44,2 % vahvasti positiivisia). Kielteisimmin suhtautuvat puolestaan *pojat* (33,8 % vahvasti negatiivisia), *kahdeksas- ja yhdeksäsluokkalaiset* (28,6 % vahvasti negatiivisia) ja *Klaukkalan, Nurmijärven ja Kuopion vastaajat* (29,8 % vahvasti negatiivisia).

Pyöräilyyn kielteisesti suhtautuvia on aineistossa hyvin vähän. Hieman muita enemmän negatiivisia luonnehdintoja antoivat *Klaukkalan, Nurmijärven ja Kuopion vastaajat*, joista 6,5 % suhtautui pyöräilyyn vahvasti negatiivisesti ja 17,4 % lievästi negatiivisesti.

Selvästi myönteisimmin mopoiluun suhtautuvat *pojat* (66,7 % vahvasti positiivisia) ja *Nurmijärven, Klaukkalan ja Kuopion vastaajat* (75,8 % vahvasti positiivisia). Kielteisimmin suhtautuva ryhmä löytyy *Helsingin ja Espoon vastaajista*, joista 17,9 % suhtautuu mopoiluun lievästi negatiivisesti ja lisäksi muutama prosentti vahvasti negatiivisesti.

Tämän aineiston valossa näyttäisi siltä, että uusia tulevia autoilijoita on kasvamassa ennen kaikkea *poikien* (37 % vahvasti positiivisia) ja *kahdeksas- ja yhdeksäsluokkalaisten* (47,4 % vahvasti positiivisia) joukossa. Kielteisimmin autoiluun suhtautuvat *tytöt* (7,5 % vahvasti ja 24,5 % lievästi negatiivisia) ja *Helsingin ja Espoon vastaajat* (23,8 % lievästi negatiivisia).

Eniten bussista pitävät aineiston mukaan *tytöt* (24,5 % vahvasti positiivisia) ja *Klaukkalan, Nurmijärven ja Kuopion vastaajat* (20,5 % vahvasti positiivisia). Bussiin kielteisesti suhtautuvia ryhmiä on aineistossa paljon: *pojat*, joista 23,2 % suhtautuu vahvasti negatiivisesti ja 42 % lievästi negatiivisesti, *kuudesluokkalaiset* (25 % vahvasti negatiivisia), *kahdeksas- ja yhdeksäsluokkalaiset* (18,9 % vahvasti negatiivisia ja 39,2 % lievästi negatiivisia) sekä *Helsingin ja Espoon vastaajat* (35,9 % lievästi negatiivisia).

Kaikkein myönteisimmin junalla matkustamiseen suhtautuvat *Klaukkalan, Nurmijärven ja Kuopion vastaajat* (55,9 % vahvasti positiivisia), *tytöt* (44 % vahvasti positiivisia) sekä *kuudesluokkalaiset* (44 % vahvasti positiivisia).

Vahvasti positiivisia arviointeja metrosta antavat erityisesti *tytöt* (44,7 %), *kahdeksas- ja yhdeksäsluokkalaiset* (44,2 %) ja *Klaukkalan ja Nurmijärven* (58,8 %). Viimeksi mainitun ryhmän vastaajat eivät tosin käytä metroa säännöllisesti, joten heidän vastauksensa perustunevat suurelta osin mielikuviin eikä niinkään todelli-

siin käyttökokemuksiin. Kielteisimmin metroon suhtautuvat *kuudesluokkalaiset*, joista 16,2 % suhtautuu vahvasti negatiivisesti ja 18,9 % lievästi negatiivisesti.

Aineiston mukaan raitiovaunulle vahvasti positiivisia arviointeja antavat pääasiassa *tytöt* (26,3 %) sekä *Klaukkalan ja Nurmijärven vastaajat* (25 %). Metron tavoin myös raitiovaunu kuuluu niihin kulkutapoihin, joita tämä vastaajaryhmä käyttänee vain harvoin, eli vastaukset heijastelevat lähes yksinomaan raitiovaunuun liitettyjä mielikuvia.

5.3.2 Mielikuvat eri kulkutavoista

Vastaajilla oli mahdollisuus kirjoittaa vapaasti kolme eri mielikuvaa kaikista eri kulkutavoista vastauksena kysymykseen ”*Millaista näillä eri kulkutavoilla liikuminen mielestäsi on?*”

Kaikista kulkutavoista todettiin, että ne ovat ”hauskoja” ja ”tylsii”. Yleensä nämä kaksi adjektiivia nousivat ylitse muiden kaikissa vastaajien esittämissä arvioissa. Kulkutapojen välillä esiintyy kuitenkin eroja siinä, miten voimakkaan myönteisiä tai kielteisiä arvioita niihin liitetään ja mitkä luonnehdinnat täydentävät ”hauskuutta” ja ”tylsyyttä”.

Oheessa on käsitelty vastaukset kävelyn, pyöräilyn, autoilun, bussin, junan, metron, raitiovaunun ja mopoilun osalta. Sampo-kyyti ja koululaiskuljetus taksilla saivat niin vähän arviointeja, että niitä ei ole tarkoituksenmukaista käsitellä erikseen tässä yhteydessä.

Tulosten käsittelyssä on myös purettu auki sitä, mitä tarkkaan ottaen otsikon ”hauskaa” tai ”tylsää” alle kätkeytyy (*liite G*), eli mitkä ovat eri kulkutavoille ominaisia luonnehdintoja.

Kävely

Kävelyn tapauksessa eniten mainintoja tuli siitä, että kävely on *hauskaa* (88 mainintaa). Muita kävelyyyn liitettyjä positiivisia mielikuvia olivat, että se on *hyväksi kunnolle* (55), *helppoa* (30) ja *rentouttavaa* (20). Kävelyn hauskuuteen liittyy selvä sosiaalinen ulottuvuus eli sen todettiin olevan hauskaa erityisesti silloin, kun on seuraa ja voi esimerkiksi jutella kaverin kanssa. Sitä pidettiin myös rentouttavana, virkistävänä ja stressiä poistavana – kävellessään voi olla rauhassa omissa ajatuksissaan. Kävely hyötyliikuntaominaisuus nousi myös vahvasti esille vastauksissa. Lapset ja nuoret ovat sisäistäneet sen, että kävely on terveellistä ja kaikin tavoin hyväksi kunnolle. Se on kulkutapana myös ilmainen ja helppo eikä häiritse muita.

Kävelyyyn liitettiin myös voimakkaita negatiivisia mielikuvia. Kävelyyyn kielteisesti suhtautuvien vastaajien mielestä se on ennen kaikkea *tylsää* (61) ja *hidasta* (56) mutta myös *rasittavaa* (29) ja *muutenkin ikävää* (10). Tylsäksi kävelyn tekee vastaajien mielestä se, että se on pitkästyttävää ja turhauttavaa juuri hitautensa takia. Kävelyä pidettiin rasittavana, koska kävellessä väsyä ja hikoilee; erityisen voimia vievää se on kylmällä ilmalla tai silloin, jos mukana on painava reppu. Erityisen ikävää kävely on silloin, kun on märkää.

Ne kuudesluokkalaiset, jotka sanoivat pitävänsä kävelystä enemmän kuin muista kulkutavoista, luonnehtivat sitä erityisesti hauskaksi, mukavaksi, ilmaiseksi ja turvalliseksi. Kävellessä voi katsella ympärilleen, jutella kavereiden kanssa; samalla kunto nousee ja ajatukset virkistyvät. Ne kahdeksas- ja yhdeksäsluokkalaiset, jotka kävelevät mielellään, pitävät kävelyä rauhoittavana, helppona, saasteettomana, kuntoiluna ja kiireettömänä. Kävelystä pidetään vähiten sen takia, että se on ennen kaikkea hidasta ja tylsää.

Kävely on...



Pyöräily

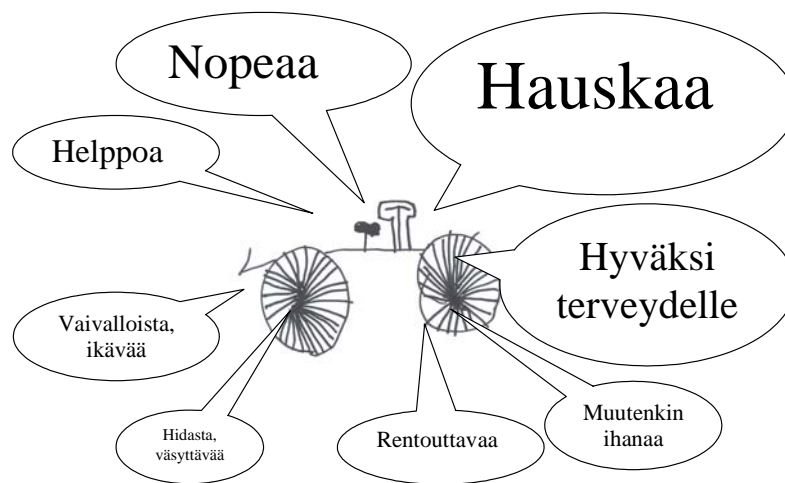
Pyöräilyyn liitetyt mielikuvat olivat selvemmin positiivisia kuin kävelyy. Eniten mainintoja sai se, että pyöräily on *hauskaa* (129). Pyöräilyn koettiin olevan myös *nopeaa* (74) ja *hyväksi terveydelle* (53). Lisäksi se on vastaajien mielestä *helppoa* (29), *rentouttavaa* (13) ja *muutenkin ihanaa* (13). Pyöräilyn mainittiin olevan hauskaa ja nopeaa erityisesti lyhyillä matkoilla. Lisäksi se on halpaa ja helppoa ja kuntokin kohoaa. Pyöräilyn mainittiin olevan myös energiaa kuluttavaa ja rasvaa

polttavaa ulkoilmaliikuntaa. Pyöräilyn koettiin olevan tarpeellinen taito ja hyvä harrastus, ja erityisen ihanaa pyöräillessä on hieno tuulenvire korvissa.

Pyöräily sai melko vähän kielteisiä mainintoja, ja ne voitiin ryhmitellä kahteen luokkaan. Enemmän mainintoja tuli siitä, että pyöräily on *vaivalloista ja ikävää* (13). Joidenkin vastaajien mielestä pyöräily on myös *hidasta ja väsyttävää* (6). Pyöräilystä tekee ikävää se, että se on hiostavaa (erityisesti ylämäet ovat raskaita), sateella kastuu ja pyörän joutuu laittamaan lukkoon.

Ne kuudesluokkalaiset, jotka pitävät pyöräilystä enemmän kuin muista kulkutavoista, mainitsevat sen olevan erityisesti nopeaa, kätevää, kivaa ja hyvää liikuntaa. Vanhempien vastaajien mielestä pyöräilyn tekee mukavaksi nopeus, joustavuus, helppous, edullisuus ja se, että se on ulkoilmaliikuntaa. Vain yksi kuudesluokkalainen vastaaja ei pidä pyöräilystä lainkaan. Muutama yläasteikäinen vastaaja piti pyöräilyä raskaana (erityisesti pitkillä matkoilla) ja inhottavana; sen sijasta voi ihan hyvin kävelläkin.

Pyöräily on...



Autoilu

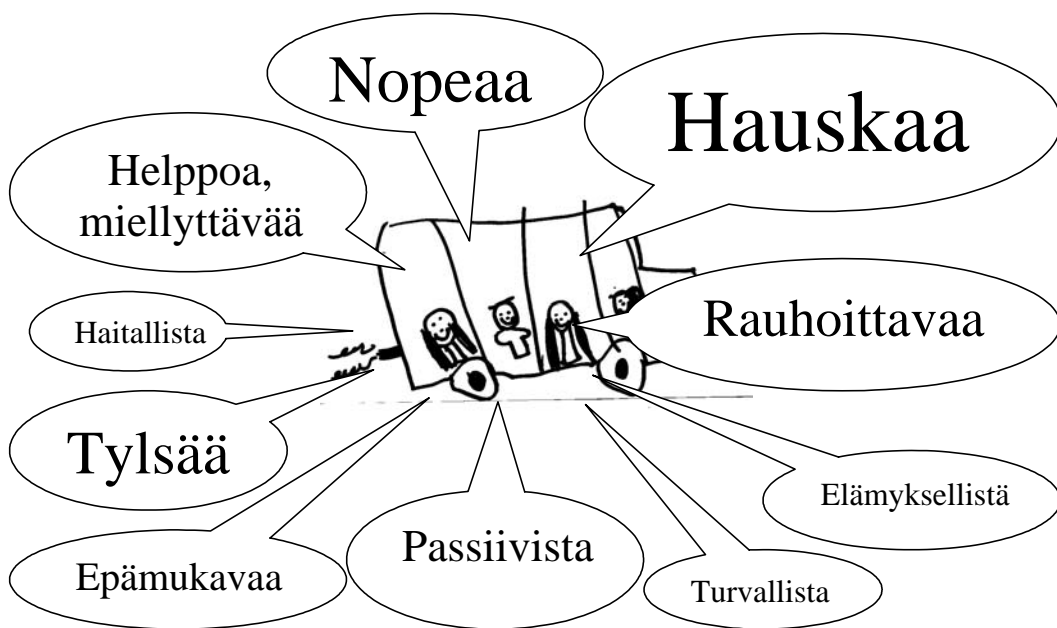
Autoilua vastaajat pitivät pääasiassa *hauskana* (88) ja *nopeana* (55) kulkutapana. Muita myönteisiä mainintoja olivat, että autoilu on *helppoa ja miellyttävää* (25) sekä *rauhoittavaa* (35). Lisäksi sen koettiin olevan jossain määrin *elämyksellistä* (12) ja *turvallista* (5). Autoilusta tekee mukavaa se, että autoillessa voi kuunnella

musiikkia ja katsella maisemia. Paikasta toiseen pääsee nopeasti ja lämpimässä autossa on miellyttävää istua, mikä on mukavaa erityisesti silloin kun väsyttää.

Autoiluun liitettiin myös melko vahvoja kielteisiä mielikuvia. Sitä pidettiin *tylsänä* (54), *passiivisena* (27) ja *epämukavana* (21). Muutama vastaaja mainitsi autoilun olevan myös *haitallista* (10). Tylsää autoilu on erityisesti pitkillä matkoilla ja ruuhkissa, ja epämukavaksi se koetaan erityisesti ahtauden, matkapahoinvoinnin ja kuumuuden/kylmyyden takia. Aika moni vastaaja piti autoilua passiivisena toimintana: se on pelkkää istumista, kunto ei nouse ja se on laiskan ihmisen puuhaa. Autoilun haitallisuudesta mainittiin muun muassa että autoilu on epäterveellistä, lihottavaa, saastuttavaa ja äänekästä.

Autoilun suosikkikulkutavakseen maininneet kuudesluokkalaiset pitivät erityisesti auton mukavuudesta ja helppoudesta pitkillä matkoilla. Autoillessa ei joudu itse rehkimään vaan voi istua hiljaa rauhassa musiikkia kuunnellen. Kahdeksas- ja yhdeksäsluokkalaiset arvostavat eniten auton nopeutta ja vaivattomuutta: ei tarvitse odotella joukkoliikennevälineitä vaan pääsee helposti liikkeelle. Autoilun huonoja puolia ovat kuudesluokkalaisten mielestä erityisesti ruuhkaiset tiet, puuduttava matkanteko, tylsyys ja matkapahoinvointi. Vanhempien vastaajien mielestä autoilusta tekee kaikkein ikävimmän kulkutavan se, että siellä haisee ja alkaa voida pahoin; lisäksi autoilu kyllästyttää koska kyydissä joutuu olemaan liian usein.

Autoilu on...



Bussilla matkustaminen

Bussilla matkustaminen arvioitiin enimmäkseen *hauskaksi* (46). Sen sanottiin olevan myös *helppoa ja tavallista* (31). Muita bussilla matkustamiseen liitettyjä myönteisiä arviointeja olivat *nopeus* (25) ja se, että bussilla matkustaminen on *aktiivista ja sosiaalista* (12). Bussin koettiin olevan kulkutapana mielenkiintoinen ja tarkkaavaisuutta vaativa; pitää tietää missä jäädä pois kyydistä. Bussissa on hauska kuunnella mitä muut puhuvat tai jutella kaverin kanssa. Bussi mielletään kulkutapana melko arkiseksi ja tavanomaiseksi; sen käyttäminen on helppoa, kätevää ja turvallista.

Bussilla matkustamiseen liitettiin hyvin voimakkaita kielteisiä mielikuvia. Se koettiin paitsi *tylsäksi* (55) myös *epämukavaksi ja hankalaksi* (30). Bussilla matkustamisen sanottiin olevan myös *hidasta* (20), *kallista* (22) ja *passiivista* (12). Eri-tyisesti pitkät matkat tuntuvat tylsiltä ja pitkästyttäviltä varsinkin jos bussi pysähteleä usein. Bussikyyti on pompahtelevaa, heiluvaa ja usein ahdasta, mikä tekee siitä epämiellyttävän kokemuksen. Bussissa istuminen on myös passiivista, yksinäistä ja nukuttavaa.

Bussista tekee mukavimman kulkutavan niin kuudesluokkalaisten kuin yläasteikäistenkin mielestä se, että saa jutella kavereiden kanssa tekemättä yhtään mitään. Ikävimmäksi kulkutavaksi kuudesluokkalaisten vastauksissa bussi mainitaan, koska busseissa haistaa, tulee paha olo, niissä on tylsää ja niitä joutuu odottamaan. Kahdeksas- ja yhdeksäsluokkalaisten mielestä bussit ovat lisäksi monimutkaisia käyttää ja reiteistä on vaikea ottaa selvää.

Bussilla matkustaminen on...



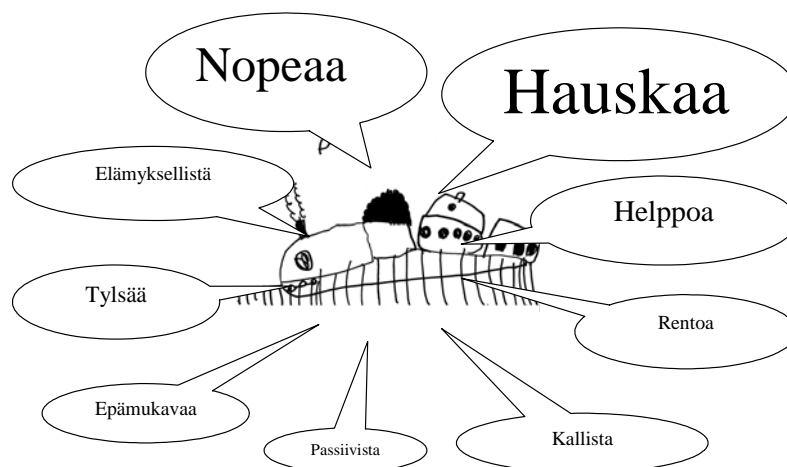
Junalla matkustaminen

Junalla matkustaminen koetaan selvästi myönteisemmäksi kuin bussilla matkustaminen. Junalla matkustamiseen useimmin liitetyt mielikuvat olivat *hauskuus* (79) ja *nopeus* (67). Sitä pidettiin myös *helppona* (31), *elämyksellisenä* (15) ja *rentona* (15). Junalla matkustaminen on leppoisaa ja rauhallista, junassa voi rentoutua, katsella maisemia ja jutella kavereiden kanssa. Junalla pääsee helposti eri paikkoihin ja matkustaminen on kätevää, huoletonta ja turvallista. Erityisesti pitkällä matkoilla juna koetaan mukavaksi kulkutavaksi.

Joissakin harvoissa arvioinneissa junalla matkustamiseen liitettiin myös negatiivisia mielikuvia, jotka olivat tavallisimmin *tylsää* (24), *epämukavaa* (18), *kallista* (17) tai *passiivista* (10). Tylysyy riippuu siitä, mikä juna on kyseessä; joissakin matkanteko tuntuu pitkästyttävältä. Kesällä on inhottavaa se, jos junassa ei ole ilmastointia. Liikkuvassa junassa kävely voi olla hankalaa ja korvissa humisee ikävästi. Muut matkustajat voivat olla häiriöksi ja junavaunut saattavat olla likaisia tai ruuhkaisia, mikä tekee matkustamisesta epämiellyttävää. Junamatkailukin on suurelta osin istumista ja siksi passiivista.

Ne kuudesluokkalaiset, joiden mielestä juna on kaikkein mukavin kulkutapa, pitivät erityisesti siitä, että junassa on riittävästi jalkatilaa ja matkan aikana voi katsella maisemia. Kahdeksas- ja yhdeksäsluokkalaiset pitivät mukavana sitä, että junalla matkustaminen on nopeaa. Kuudesluokkalaisten mielestä junalla matkustaminen on tylsää ja saattaa olla myös pelottavaa erityisesti kovassa vauhdissa. Kolina ja matkanteon sekavuus tekee junasta joidenkin yläasteikäisten mielestä ikävimmän kulkutavan.

Junalla matkustaminen on...



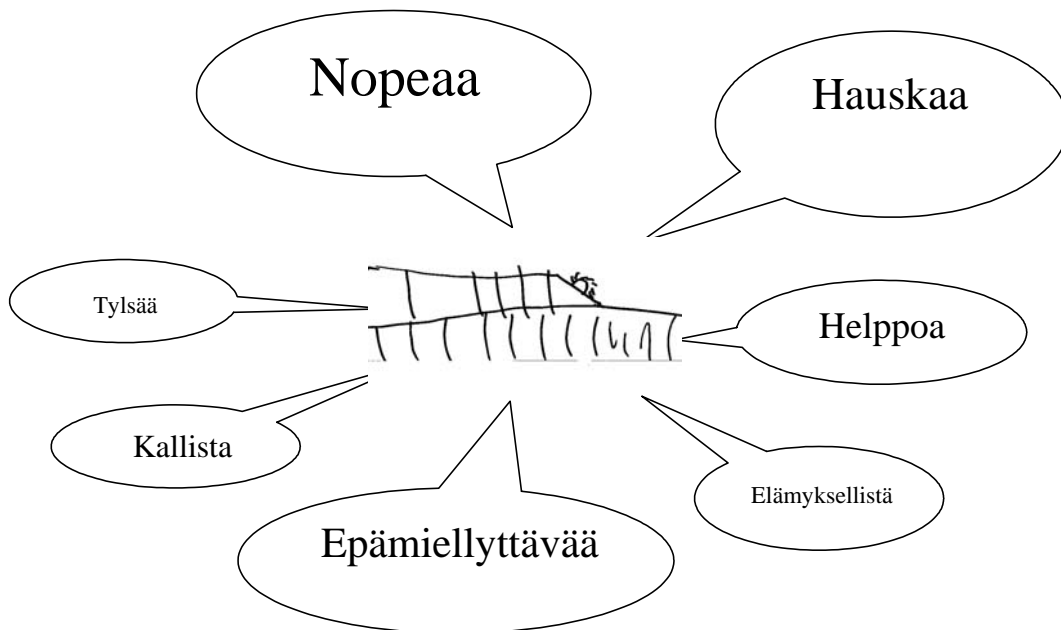
Metrolla matkustaminen

Metrolla matkustamiseen liittyi vastaajien mielestä pääsääntöisesti myönteisiä mielikuvia. Sitä pidetään ensisijaisesti *nopeana* (58) ja myös *hauskana* (44) ja *helppona* (33) kulkutapana. Joidenkin vastaajien mielestä metrolla matkustaminen on myös *elämyksellistä* (21). Metron koetaan olevan vaivaton ja kätevä, sillä pääsee liikkumaan todella nopeasti ja matkanteko on erilaista kuin muilla kulkutavoilla. Metroasemia luonnehdittiin ihanan viileiksi ja matkantekoa jännäksi, vauhdikkaaksi, kaarevaksi ja vähätöyssyisiksi.

Vahvoja negatiivisiakin mielikuvia metroon liittyy. Useimmin kielteisistä arvioinneista esiintyi metrolla matkustamisen *epämiellyttävyys* (39), mutta joissakin arvioinneissa sen oli mainittu olevan myös *kallista* (8) ja *tylsää* (21). Epämiellyttäväksi metron tekevät erityisesti ahtaus, kovat penkit ja häiriköivät matkustajat. Myös tunnelit koetaan ikäviksi, koska niissä on pimeää ja korvat menevät lukkoon. Metro on jossain määrin pelottava kulkutapa erityisesti yksin matkustettaessa, ja sitä pidetään myös kolkkona ja vaarallisena.

Metrosta pidetään eniten, koska se on nopea ja kiva kulkutapa, ja vähiten, koska se menee liian kovaa ja koetaan siksi pelottavaksi. Vanhempien vastaajien mielestä metrossa ikävintä on epäsiisteys ja tunnelit.

Metrolla matkustaminen on...



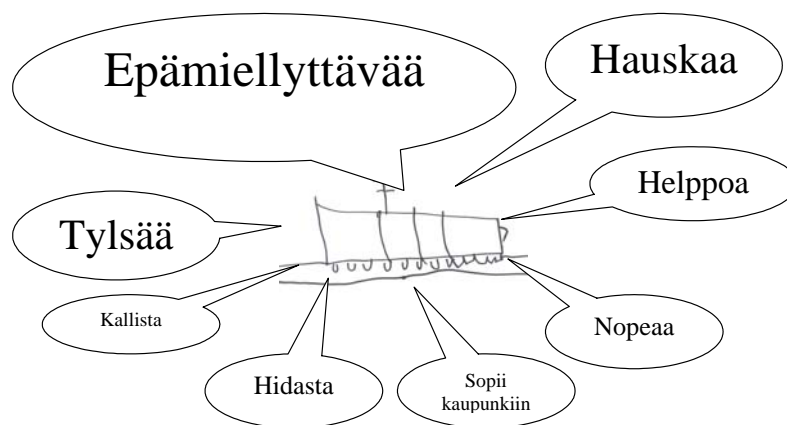
Raitiovaunulla matkustaminen

Raitiovaunulla matkustamisen koettiin olevan *hauskaa* (35) ja *helppoa* (30). Osa raitiovaunuun myönteisesti suhtautuvista vastasi sen olevan myös *nopeaa* (22) ja *kaupunkiin sopivaa* (8). Raitiovaunulla matkustaminen on vaivatonta ja vähätöyssistä, erityisen kivaa silloin kun kyydissä on joku tuttu, ja ratikassa voi joko seistä tai istua. Kulutapana se mielletään erityisen hyvin kaupunkiin sopivaksi: kyydistä näkee hyvin kaupunkia ja varsinkin uudet ratikat ovat kivoja.

Raitiovaunulla matkustamiseen liitettiin paljon kielteisiäkin mielikuvia. Niistä selvimmin nousivat esille *epämiellyttävyy*s (46) ja *tylsyys* (36). Raitiovaunulla matkustamista pidettiin myös *hitaana* (21) ja *kalliina* (10). Raitiovaunussa on usein täyttä ja ahdasta, kuumaa ja tunkkaista. Raitiovaunun kolina ja tärinä koetaan ikäviksi, samoin heilahtelu, nytkähdykset ja muiden ihmisten hälinä.

Raitiovaunua ei maininnut mukavimmaksi kulkutavaksi yksikään kuudesluokkalainen vastaaja. Eräs kahdeksaluokkalainen totesi, että ratikasta on parhaat muistot, koska sitä käyttää niin vähän. Ikävimmäksi kulkutavaksi raitiovaunu mainittiin melko usein. Kuudesluokkalaisten eivät pidä ratikan hitaudesta ja myöhästelystä, lisäksi niissä on hirveä hälinä, ahdasta ja epämukavaa. Kahdeksas- ja yhdeksäsluokkalaisten mielestä raitiovaunujen reitit ovat hankalia, niissä ei pääse istumaan ja täydessä ratikassa on kamalaa ja tunkkaista.

Raitiovaunulla matkustaminen on...



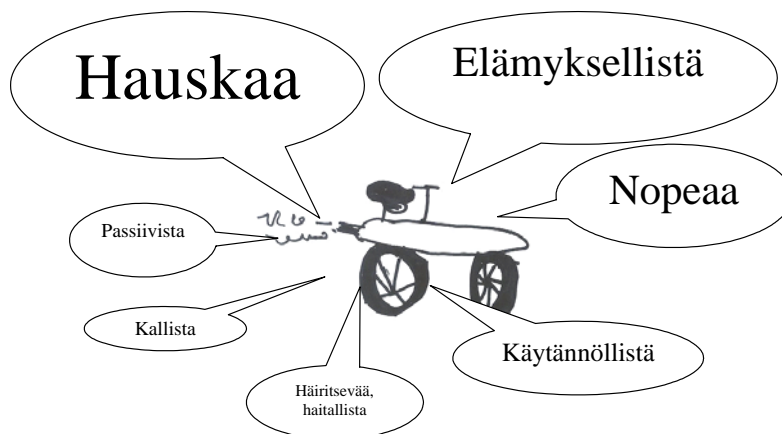
Mopolla ajaminen

Mopolla ajamiseen liitettiin hyvin paljon myönteisiä mielikuvia. Sen sanottiin olevan *hauskaa* (63), *elämyksellistä* (26) ja *nopeaa* (26). Joidenkin vastaajien mielestä mopolla ajaminen on myös *käytännöllistä* (10). Mopoon liittyvään elämyksellisyyttä ovat esimerkiksi taitavuus, vauhdikkuus, tyylikkyys ja vapauden tunne. Lisäksi mopoilu on vastaajien mielestä miellyttävää, vaivatonta ja käytännöllistä; mopolla pääsee nopeasti melkein minne tahansa.

Mopolla ajamiseen liittyviä kielteisiä mielikuvia ei ollut aineistossa kovin paljon. Niistä esille nousivat selvimmin mopoilun *passiivisuus* (7) ja *kalleus* (7). Osa vastaajista piti mopoilua myös *haitallisena ja häiritsevänä* (6). Bensan hintaa pidettiin kalliina ja mopoilua itsessään saastuttavana, äänekkäänä, turvattomana ja hurjasteluna.

Moposta pidetään eniten, koska mopoillessa saa itse päättää minne menee, saa itse ajaa, on riippumaton toisista. Mopoillessa on vapaa olo ja se on myös nopeaa, hauskaa ja käytännöllistä. Ne vastaajat, jotka pitävät mopoilusta vähiten, moittivat erityisesti hurjastelua eivätkä myöskään pidä kypärän käytöstä.

Mopolla ajaminen on...



Mistä pidät eniten vs. vähiten –kysymyksen yhteydessä mainittiin myös sellaisia kulkutapoja, jotka eivät olleet mukana valmiissa vastausvaihtoehdoissa. Mainintoja mukavista kulkutavoista olivat moottoripyöräily (virkistävää), juoksu (tykkään juosta) ja skeittaus/rullalautailu (hauskaa, pääsee nopeasti ja matkalla voi tehdä temppuja). Ikävinä kulkutapoina pidettiin juoksemista (hengästyy eikä voi jutella,

tulee hiki), lentokonetta (ei ole hirveästi tekemistä) ja yleisesti joukkoliikennettä (liian ahdasta ja muutenkin tylsää).

5.3.3 Mitkä asiat saisivat käyttämään joukkoliikennettä?

Kyselyssä tiedusteltiin myös, mitkä asiat saisivat oppilaat käyttämään enemmän joukkoliikennettä. Vastaajista 22 oli sitä mieltä, että käyttää jo nykyisin tarpeeksi joukkoliikennettä eikä voi sen tähden enää lisätä joukkoliikenteellä kulkemista. Saman verran vastaajia (23 kpl) ilmoitti, ettei heillä ole tarvetta käyttää joukkoliikennettä nykyistä enempää.

”Voiko kukaan enää kulkea useammin kuin minä?” (Espoo, 6.lk)

”Tämä riittää jo.” (Espoo, 8.lk)

”Se alkaa olla jo rassaavaa..” (Helsinki, 6.lk)

”Ei ole tarvetta käyttää enemmän, koska on terveet jalat”. (Espoo, 6.lk)

”Ei tarvitse, mutta se olisi kivaa.” (Klaukkala, 8.lk)

Perusteluina runsaalle joukkoliikennematkustamiselle mainittiin mm. pysäkin läheisyys, uusien ihmisten tarkkailu ja matkojen sujuvuus. Oppilaat, jotka käyttivät mielestään riittävästi joukkoliikennettä, olivat pääosin Espoon (12 kpl) ja Helsingin (8 kpl) kouluista. Kuopiosta ja Klaukkalasta 1 oppilas kummastakin käytti jo nykyisin paljon joukkoliikennettä, Nurmijärveltä ei kukaan ilmoittanut tällaista syytä.

Niistä oppilaista, jotka ilmoittivat, ettei ole tarvetta käyttää joukkoliikennettä, 14 oli Espoosta, 4 Helsingistä, 2 Kuopiosta ja Nurmijärveltä ja 1 Klaukkalasta. Tärkein perustelu oli, että kävely, pyöräily tai mopolla ajaminen on kivempaa, halvempaa, nopeampaa tai hyödyllisempää (yhteensä 10 mainintaa). Toinen mainituista syistä oli, että kaikki on niin lähellä, ettei joukkoliikenteelle ole tarvetta (yhteensä 5 mainintaa).

Yhteensä 91 perustelua saatiin niissä vastauksissa, joissa suhtauduttiin myönteisesti haluun lisätä joukkoliikenteen käyttöä. Näissäkin vastauksissa (yhteensä 26) ilmeni, että joukkoliikenteellä oltiin valmiita matkustamaan nykyistä enemmän, mikäli syntyisi tarve pidempiin matkoihin esim. muuton, koulun vaihdon, kaverien asuinpaikan tai muun syyn takia. Matkustustarpeen suhteen ei eri koulujen oppilaiden vastauksissa ollut eroja lukuun ottamatta Nurmijärven yhteiskoulun oppilaita, joiden perusteluista vain 6 %:ssa mainittiin tämä syyksi käyttää enemmän joukkoliikennettä. Espoon, Helsingin ja Kuopion koulujen myönteisistä vastauksista kolmasosassa mainittiin matkustustarpeen lisääntyminen yleisemmin syyksi käyttää enemmän joukkoliikennettä, kun taas nurmijärveläisten oppilaiden vastauksista neljäsosassa oltiin tätä mieltä.

"Jos kaverit muuttaisivat tosi kauas." (Espoo, 6.lk)

"Jos harrastukseni olisivat kauempana." (Helsinki, 6.lk)

"Jos pitää mennä stadiin." (Espoo, 8 lk)

Lähes yhtä yleinen syy joukkoliikenteen käytön lisäämiselle kuin matkustustarpeen lisääntyminen oli vastausten mukaan joukkoliikenteen halvemmat hinnat tai ilmaiset matkat (yhteensä 22 vastausta). Tämä syy oli yleisempi Nurmijärven ja Klaukkalan oppilaiden vastauksissa kuin muiden koulujen vastauksissa. Helsingin koulun oppilailla lippujen hinnat olivat syy vain 6 % vastauksista, kuin muilla kouluilla lippujen halvemmat hinnat edustivat 14-44 % syitä, jotka saivat oppilaat käyttämään enemmän joukkoliikennettä.

Pääkaupunkiseudun kuudesluokkalaisilla usein mainittu syy joukkoliikenteen käytön lisäämiseen olivat harrastukset, elokuvissa käynti ja kavereiden kanssa kulkeminen tai kavereiden luo matkustaminen (yhteensä 11 mainintaa). Ylempiluokkalaiset mainitsivat useimmin syyksi sen, että eivät jaksakaan kävellä tai pyöräillä (yhteensä 5 mainintaa). Yksittäisinä syinä mainittiin kylmä sää, pakko ja laiskuus kulkea jalan tai pyörällä.

"Vähän jännitystä elämään." (Espoo, 8.lk)

"Jos ois tapahtunut joku onnettomuus eikä voi silloin ajaa mopolla." (Nurmijärvi, 9.lk)

Vastauksista löytyi vain muutama varsinaisesti joukkoliikenteen palveluihin liittyvä parantamistarve, jolla voitaisiin saada oppilaat käyttämään enemmän joukkoliikennettä. Näitä olivat paremmat ja nopeammat yhteydet (Espoo), tilavammat bussit (Kuopio), pysäkki lähemmäs (Kuopio) ja bussiaseman rakentaminen (Nurmijärvi). Yksi vastaaja vastasi mahdollisuuden elokuvien katseluun bussissa houkuttelevan joukkoliikenteen käyttöön. Samoin yksi vastaajista oli huomannut, että kausilipun omistaminen lisää joukkoliikenteen käyttöä. Yksittäisissä vastauksissa joukkoliikenteen positiivista puolista mainittiin jännitys, joustavuus ja kätevyys syinä lisätä joukkoliikenteen käyttöä.

Yhteensä 15 oppilasta vastasi, että mitkään syyt eivät saisi heitä käyttämään joukkoliikennettä enemmän. Yhteensä 22 vastauksessa ilmoitettiin syy, miksi ei halua lisätä joukkoliikenteen käyttöä. Yleisimmin mainittu syy oli, ettei jaksakaan tai halua (6 mainintaa) ja seuraavaksi yleisin oli joukkoliikenteen kalleus (5 mainintaa). Joukkoliikenteen tylsyys oli neljän vastaajan mielestä syy siihen, miksi ei halua lisätä joukkoliikenteen käyttöä. Sama määrä vastauksia asetti kyseenalaiseksi koko tarpeen lisätä joukkoliikenteen käyttöä.

"Mitä hyötty?" (Espoo, 8.lk)

"Bussissa istuminen tympii." (Espoo, 8.lk)

"Niissä ei ole mitään mielenkiintoista." (Espoo, 6.lk)

"Tylsä kapine" (Klaukkala, 8.lk)

Esimerkki joukkoliikenteen markkinoinnista koululaisille: Korsisaari-yhtiöt

Tilaisuus: Korsisaari-yhtiöiden 9-luokkalaisille järjestämä infotilaisuus

Paikka: Korsisaari-yhtiöiden pääkonttori, Alhoniituntie 1, Nurmijärvi

Aika: ke 10.5.2006 klo 13–14

Läsnä: Timo Korsisaari (hallituksen pj), Nurmijärven yhteiskoulun 9 B, opinto-ohjaaja, tutkija Virpi Britschgi (VTT)

Oppilaat tulivat koulusta Korsisaaren bussilla opinto-ohjaajan kanssa. Timo Korsisaari oli heitä vastassa, ja sen jälkeen menttiin yhdessä kokoushuoneeseen, jossa oli oppilaille munkki- ja limsatarjoilu.

Aluksi Timo Korsisaari esitteli muutamalla kalvolla Korsisaari-yhtiöiden historiaa, toimintaa ja liikevaihtoa. Toiminta on aloitettu Nurmijärvellä 1929. Yhtiöt hoitavat mm. linja-, tilaus- ja invataksiliikennettä, matkojenyhdistelypalvelua sekä ambulanssipalvelua. Lisäksi yritys toimii kutsuohjatun joukkoliikenteen (Sampo-liikenne) operaattorina Keski-Uusimaalla, Nurmijärvellä ja Helsingissä.

(<http://www.korsisaari.fi/yritys.htm>.) Yhtiöiden toimipisteet ovat Nurmijärvellä, Hyrylässä ja Helsingissä. Toiminta-alueena on Keski-Uusimaa ja pääkaupunkiseutu.

Timo Korsisaaren johdolla oppilaat innostuivat keskustelemaan n. 20 minuutin ajan mm.

- bussivuoroista (huonot yhteydet Palojoelta ja Nukarilta, Nurmijärveltä Helsinkiin ja takaisin hyvät yhteydet)
- matkustajamääristä (pikkubussit usein tupaten täynnä),
- joukkoliikenteen kannattavuudesta,
- lippujen hinnoista (2,80 € Nurmijärvi-Rajamäki, toisaalta Nurmijärvi-Helsinki -hintaa pidettiin sopivana),
- koululaisten bussilipulla liikkumisesta (vain esim. Nurmijärvi-Nukari -välille, samalla lipulla ei pääse Rajamäkeen esim. toisen vanhemman luo vierailemaan),
- yhteiskunnan tuesta joukkoliikenteelle,
- bussin ajaman kilometrin hinnasta,
- kuljettajien ammattitaidosta ja palvelualltiudesta (nuoret pitivät kuljettajia mukavina ja taitavina; harmittelivat Älä juttele kuljettajalle -kieltoja),
- Sampo-kyytien toimivuudesta (myöhässä/etuajassa...),
- yhtiön vaikeudesta rekrytoida suomalaisia kuljettajia (nyt mm. virolaisia bussikuskeja ja somalialaisia invataksikuskeja) ja tarpeesta saada uusia linja-autonkuljettajia, korjaajia ja peltiseppämaalareita

Tilaisuus päättyi tutustumiskäyntiin bussikorjaamolle ja pesuhalliin. Lopuksi oppilaat ja opinto-ohjaaja lähtivät Korsisaaren bussilla takaisin koululle.



Korsisaaren bussi lähdössä Helsinkiin. (Kuva: Nurmijärvi-lehti 2/2004, http://www.nurmijarvi.fi/ajankohtaista/fi_FI/lehti/)

5.4 Itsenäinen liikkuminen

Mahdollisuus itsenäiseen liikkumiseen on yksi keskeinen elämänlaadun osatekijä. Liikenne- ja viestintäministeriön esteettömyysstrategiassa (Liikenne- ja viestintäministeriö 2003) tehdyt liikennepoliittiset linjaukset painottavat kaikkien ihmisten oikeutta ja mahdollisuutta liikkua. Esteettömyysstrategian mukaisesti liikennejärjestelmä tulee toteuttaa siten, että myös lapset, iäkkäät ja toimimisesteiset henkilöt suoriutuvat turvallisesti päivittäisistä liikkumistarpeistaan. Ympäristöministeriön valtakunnallisen asukasbarometrin (Strandell 2004) vastaajista 27 % katsoi, että 7-vuotias lapsi ei voi liikkua asuinalueella liikenteen kannalta turvallisesti ilman saattajaa. Lasten itsenäisten liikkumismahdollisuuksien vähentyessä vanhempien aikaa kuluu yhä enemmän lasten kuljettamiseen ja samaan aikaan lasten arkiliikunta lähiympäristössä vähenee. Myös joukkoliikennetarjonnan vähentyminen heikentää lasten itsenäisiä liikkumismahdollisuuksia.

Itsenäinen liikkuminen on lapselle tärkeää kehityspsykologisesti. Kyttä (2003) määrittelee lapsiystävällisen elinympäristön keskeisiksi ulottuvuuksiksi itsenäisen liikkumisen mahdollisuudet yhdistettynä ympäristöstä löytyviin monipuolisiin toimintamahdollisuuksiin. Liikkumismahdollisuudet ovat kuitenkin avainasemassa, koska ilman niitä lapsella ei ole mahdollisuuksia luoda omaa, henkilökohtaista suhdettaan ympäristöön ja itsenäisesti löytöretkeillen etsiä juuri itseä kiinnostavia ympäristön mahdollisuuksia l. tarjoumia. Lasten itsenäisen liikkumisen mahdollisuudet ovat kuitenkin kaventuneet radikaalisti viime vuosikymmeninä erityisesti Keski- ja Etelä-Euroopassa, USA:ssa ja Australiassa, mutta hitaammin myös Suomessa. Silti suomalaisten lasten liikkumisvapaudet ovat vielä toistaiseksi eri luokkaa kuin muualla maailmassa erityisesti koska liikkumisen turvallisuuden suhteen Suomi koetaan varsin riskittömäksi (Kyttä 2004b).

Ympäristön havainnointi ja esimerkiksi lähikaupoissa asiointi antaa lapselle selkeää positiivista palautetta, jonka avulla hän oppii hallitsemaan ympäristöään ja toimimaan siinä. Koulujen, leikkipaikkojen ja muiden lapsille tärkeiden kohteiden tulisi olla turvallisen ja helpon kävely- tai pyöräilymatkan päässä, jotta lapsilla olisi mahdollisuus harjoitella itsenäisessä liikkumisessa vaadittavia ympäristön ja liikenteen havainnoinnin taitoja. Erityisesti kevyen liikenteen väylät tarjoavat lapsille luontevan mahdollisuuden itsenäiseen liikkumiseen, sen sijaan ongelmallisia ovat erityisesti isojen teiden ylitykset. Ympäristön vaarojenkin kanssa lapsi kuitenkin voi oppia elämään, jos hän altistuu riskeille vähitellen omien kykyjen kasvessa. Hänestä kasvaa 'katuosaaaja', joka tunnistaa vaarat silloin kun hän niitä kohtaa. (Kyttä, 2003).

Lapsen itsenäinen liikkuminen kasvaa merkittävästi ensimmäisten kouluvuosien aikana (esim. Henkilöliikennetutkimus 2004–005, Kiiskilä ym. 2006):

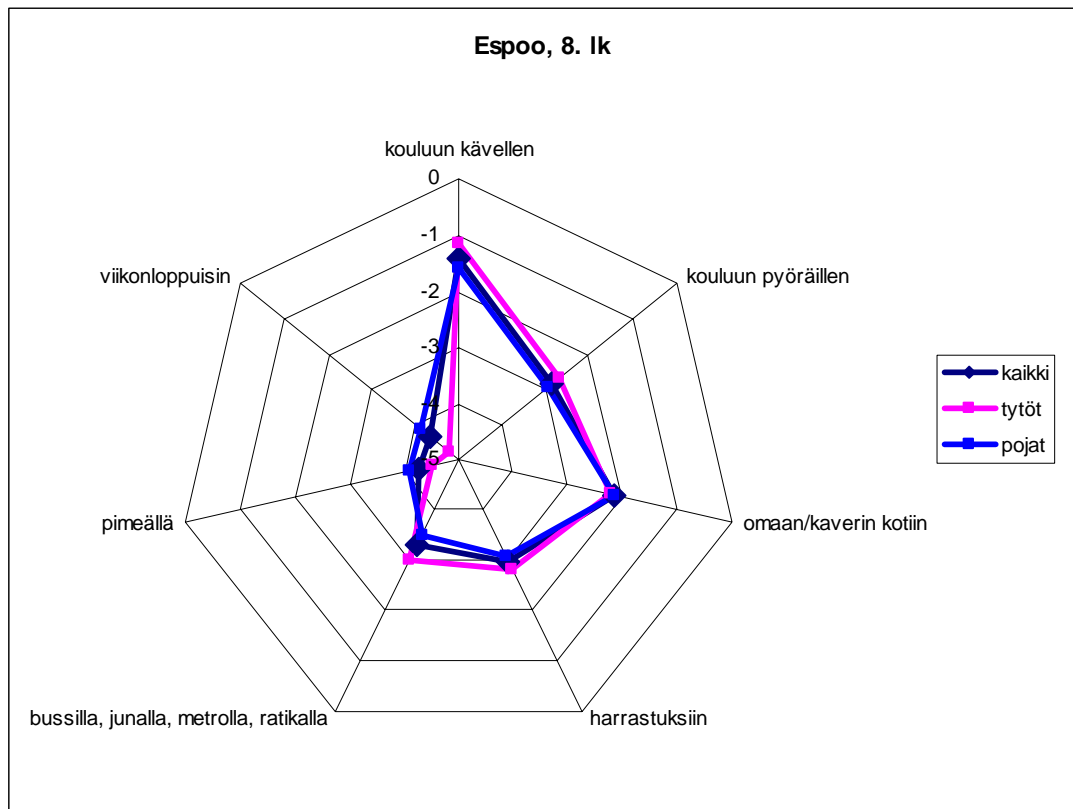
- 6–7-vuotias lapsi tekee arkisin noin joka seitsemännän matkansa yksin
- 8–9-vuotias lapsi tekee matkoistaan yksin 29 %
- 9–10-vuotias tekee matkoistaan yksin 35 %
- 11–18-vuotiaat liikkuvat yksin 40 %:lla matkoistaan

Lapsen yksin ja seurassa tekemien matkojen osuudet vaihtelevat eri matka- ja ikäryhmissä. 7–9-vuotiaiden yksin arkisin tekemistä matkoista noin puolet on koulumatkoja ja puolet vapaa-ajanmatkoja. Tätä vanhemmilla lapsilla mukaan tulee uusi matkaryhmä, ostos- ja asiointimatkat, joita 10–15-vuotiaiden ikäryhmillä on hieman alle kymmenesosa yksin tehdyistä matkoista. 6–18-vuotiaiden tekemisestä koulumatkoista 40 % on lapsen yksin tekemiä. Seurassa tehdyistä matkoista polkupyörällä tehtyjen matkojen osuus on suurin 10–15-vuotiailla, mikä viittaa kaverien merkityksen kasvuun matkaseurana. Joukkoliikenteellä yhdessä kaverin kanssa tehtyjen matkojen osuus kasvaa huomattavasti henkilöauton ajokortin saamiseen saakka. Näitä matkoja tehdään yhdessä kavereiden kanssa harrastamaan, vierailuille ja ostoksille. (Kiiskilä ym. 2006.)

5.4.1 Itsenäisen liikkumisen kenttä

Lasten mahdollisuuksia itsenäiseen liikkumiseen kysyttiin pyytämällä vastaajia kertomaan, mistä koululuokasta lähtien he ovat saaneet liikkua tai mennä yksin tai kaverin kanssa kouluun kävellen, kouluun pyöräillen, omaan tai kaverin kotiin, harrastuksiin, joukkoliikennevälineillä, pimeällä ja viikonloppuisin. Klaukkalalaisilta ja nurmijärveläisiltä kysyttiin lisäksi Sampo-kyydillä liikkumisesta ja menemisestä yksin tai kaverin kanssa Helsinkiin.

Vastauksista lasketut tilastolliset tunnusluvut on esitetty taulukossa, ja tuloksia on havainnollistettu keskiarvojen avulla kuvissa, joista esimerkkinä alla kuva espoo-laisten kahdeksaluokkalaisten itsenäisen liikkumisen kentästä. Mitä ulommalle kehälle piste sijoittuu, sitä nuorempana itsenäinen liikkuminen on ollut mahdollista.



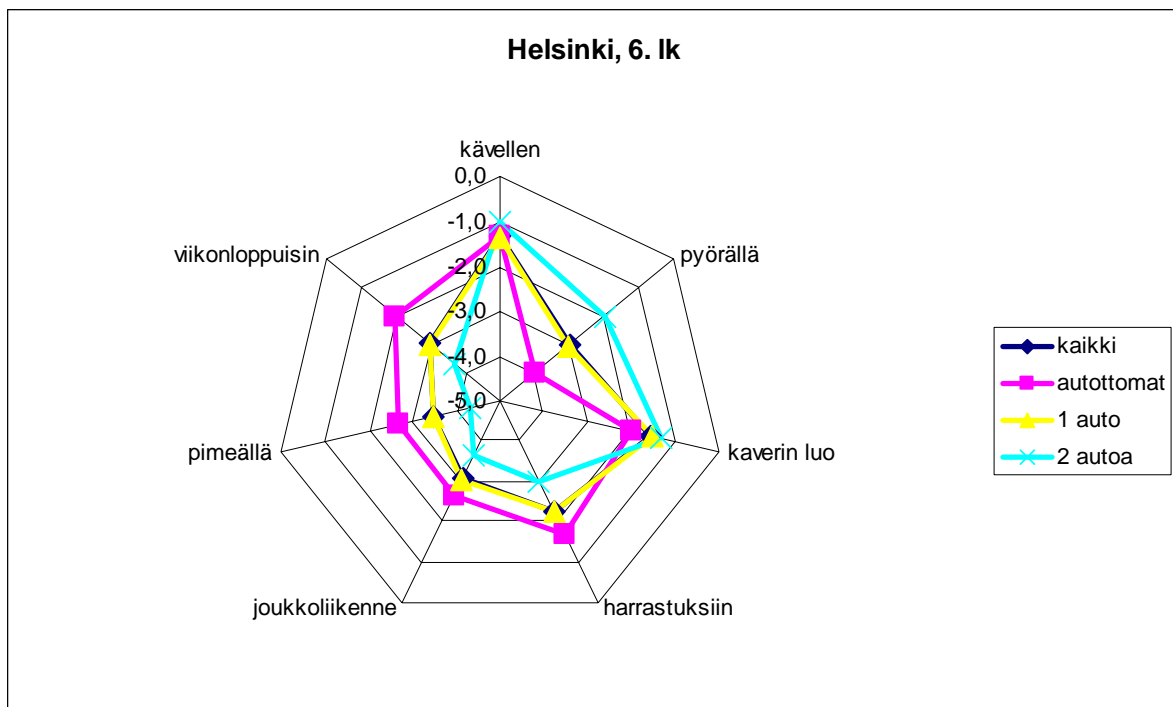
Kuva 13. Espoolaisten kahdeksaluokkalaisten itsenäisen liikkumisen kenttä. (Mitä kauempana piste sijaitsee keskipisteestä, sitä nuorempana on saanut liikkua yksin tai kaverin kanssa)

Lapset ovat saaneet kulkea yksin kouluun kävellen yleensä heti 1. luokasta asti (keskiarvojen vaihtelu Espoon kuudesluokkalaisten 1,1:stä nurmijärveläisten 1,7:ään); eräs espoolainen vastaaja oli saanut kulkea itsenäisesti jo esikouluun. Omaan tai kaverin kotiin (esim. koulun jälkeen) on saanut mennä itsenäisesti aikaisemmin kuin kouluun pyöräillen tai harrastuksiin koulun jälkeen – poikkeuksena Kuopio, jossa harrastuksiin oli saanut kulkea itsenäisesti jo keskimäärin 1,2-luokkalaaisena. Kahta jälkimmäistä on saanut tehdä yksin tai kaverin kanssa tavallisimmin 2. tai 3. luokalta lähtien.

Joukkoliikenteen itsenäinen käyttö oli aloitettu keskimäärin kolmasluokkalaaisena; Nurmijärvellä noin vuotta myöhemmin. Iltapimeällä oli saanut liikkua yksin tai kaverin kanssa keskimäärin kolmannelta tai neljänneltä luokasta alkaen: klaukkalalaiset hieman nuorempina kuin muut, kuopiolaiset ja kahdeksaluokkalaaiset espoolaiset puolestaan hieman muita vanhempina. Viikonloppuisin itsenäisesti liikkumisessa näytti olevan isoimmat erot eri paikkakuntien välillä: espoolaiset kuudesluokkalaaiset olivat voineet liikkua yksin tai kaverin kanssa keskimäärin 2,3-luokkalaaisina ja nurmijärveläiset vasta 4,8-luokkalaaisina. Klaukkalalaiset olivat saaneet käyttää Sampo-kyätiä 2. luokasta ja nurmijärveläiset 4. luokasta lähtien ja kulkea yksin tai kaverin kanssa Helsinkiin viides- tai kuudesluokkalaaisina.

Sukupuolten välillä ei ollut suuria eroja sen suhteen, mistä luokasta lähtien itsenäinen liikkuminen oli ollut mahdollista. Tyypillisesti pojat olivat saaneet pyörällä kouluun hieman nuorempina kuin tytöt, mutta tytöt puolestaan olivat saaneet käyttää joukkoliikennettä itsenäisesti aikaisemmin kuin pojat. Nurmijärveläisten tyttöjen liikkuminen oli ollut näillä mittareilla tarkasteltuna kaikkein vapainta, helsinkiläisten tyttöjen puolestaan kaikkein rajoitettuinta. Kuudesluokkalaisten espoolaiset ovat saaneet liikkua itsenäisemmin kuin kahdeksaluokkalaisten espoolaiset samanikäisinä.

Klaukkalassa, Nurmijärvellä ja Kuopiossa kaikki vastaajat olivat sellaisista perheistä, joilla on käytössään vähintään yksi auto. Espoolaisissa ja helsinkiläisissä vastaajissa oli mukana myös autottomien perheiden lapsia. Aineiston mukaan autottomien perheiden nuoret olivat saaneet liikkua itsenäisesti joukkoliikenteellä, pimeään aikaan ja viikonloppuisin jonkin verran nuorempina kuin autollisten perheiden nuoret; ero autottomien välillä näkyy selvimmin helsinkiläisten ja kahdeksaluokkalaisten espoolaisten vastauksissa. Kaksi autoa omistavissa perheissä lasten itsenäinen liikkuminen on ollut rajoitetumpaa kuin yhden auton omistavissa; esimerkkinä kuva helsinkiläisten lasten liikkumisesta.



Kuva 14. Helsinkiläisten kuudesluokkalaisten itsenäisen liikkumisen kenttä autonomistuksen mukaan tarkasteltuna. (Mitä kauempana piste sijaitsee keskipisteestä, sitä nuorempana on saanut liikkua yksin tai kaverin kanssa.)

5.5 Turvattomuus

Turvattomuuden tunne saattaa olla elämää paljonkin rajoittava tekijä, ja ympäristön turvallisuudesta riippuu paljon se, miten laajaksi ja monipuoliseksi lasten elinpiiri muodostuu. Lähes 10 % ihmisistä kokee turvattomuutta asuinalueella liikkueensa. Kerrostaloalueilla koetaan enemmän turvattomuutta kuin pientaloalueilla ja vuokra-asujat hieman useammin kuin omistusasujat. Suomalaiset elinympäristöt koetaan ainakin toistaiseksi vielä hyvin turvallisiksi. Pelottaviksi koetaan yleisesti sellaiset paikat, joista ympäristön valvonta puuttuu, lähistöllä ei ole asuinrakennuksia tai alueella ei liiku ihmisiä. Tällaisia paikkoja ovat esimerkiksi metsiköt, alikulkutunnelit ja laajat pysäköintialueet. Myös ympäristön epäsiisteys ja ilkeiden jäljet aiheuttavat turvattomuuden tunnetta. (<http://www.elinymparistojaliikenne.net>).

Koettuun turvallisuuden tunteeseen vaikuttaa sekä todellinen riski joutua esimerkiksi liikenneonnettomuuteen että pelko väkivallan tai häiriköinnin kohteeksi joutumisesta. Forsblomin ym. (2005) tutkimuksen mukaan turvallisuus on yksi merkittävimmistä joukkoliikenteen käyttäjien huolenaiheista, ja erityisesti väkivallan ja häiriköinnin pelko on usein syynä siihen, että joukkoliikenteen sijaan valitaan kulkutavaksi henkilöauto. Erityisesti naiset pitävät turvallisuutta merkittävänä tekijänä. Turvattomuuden lisääntyessä joukkoliikennematkustajat vähentävät matkustamistaan ja uusien matkustajien houkuttelu joukkoliikenteen pariin vaikeutuu. (Forsblom ym. 2005.) Voltin ym. (2006) tutkimuksen mukaan turvattomuuden tunne joukkoliikenteen asemilla tai yksin kulkiessa oli vakava ongelma naisten keskuudessa: ikäryhmästä riippumatta noin 70 % naisista pelkäsi häirintää tai väkivaltaa niin paljon, että vältti yksin liikkumista tiettyinä aikoina.

Turvallisuus on tärkeimpiä lapsen kulkutapaan vaikuttavia tekijöitä. Koettu liikenneturvallisuus liittyy liikenneympäristön fyysisiin havaittavissa oleviin ominaisuuksiin, kuten valaistukseen, päällysteeseen, liikennemäärään ja liikenteen ajonopeuteen. Myös ympäristön ominaisuudet, kuten puistojen ja leikkipaikkojen sijainti ja laatutaso voivat vaikuttaa kävelyn ja pyöräilyn koettuun turvallisuuteen. Vanhemmat rajoittavat usein lasten pääsyä alueille, joilla on liikaista ja ympäristö on roskainen. (Kalenoja 2004.) Toisaalta aikuisen turvallinen olo välittyy lapseenkin, joten lasten kannalta on tärkeitä, että reitit opetetaan ja kuljetaan yhdessä. Päiväkotien ja koulujen ympäristö olisi suunniteltava niin, että lasten kulkeminen on turvallista. Autoliikenne ei saisi haitata kävelijöitä ja pyöräilijöitä, ja busipysäkillä pitäisi olla turvallinen kulku kouluun. Kuntien liikenneturvallisuus-suunnitelmissa koulujen ja päiväkotien lähistöt ovatkin yleensä keskeisiä kohteita, koska niiden läheisyydessä liikkuu paljon lapsia, mistä johtuen erilaisia "läheltä piti" -tilanteita sattuu usein helpommin kuin muualla. Erityisesti tienylitystilanteet ovat vaarallisia, koska nuoret liikkuvat arvaamattomasti eivätkä välttämättä käytä virallisia reittejä vaan oikaisevat juosten siitä mistä nopeimmin pääsevät.

5.5.1 Kokemukset pelottavista tilanteista

Vastaajilta tiedusteltiin, onko heillä ollut *vaikeuksia, ongelmia tai ikäviä kokemuksia* liikkueessaan, *pelkäävätkö tai välttelevätkö* he jossain tietyssä paikassa liikkumista, *ovatko jättäneet menemättä jonnekin* hankalien kulkuyhteyksien takia tai *valitsevatko reitin* siten, että välttävät ikävissä paikoissa kulkemisen.

Mainintoja vaikeuksista, ongelmista tai ikävistä kokemuksista tuli hyvin vähän. Suurin osa vastaajista totesi, ettei mitään ongelmia ole ollut eikä liikkuminen pelot. Bussilla matkustaminen sai eniten kielteisiä mainintoja, vaikka eri liikenne-
muotojen luonnehdinnoissa metro koettiin kaikkein turvattomimmaksi erityisesti kuudesluokkalaisten vastaajien keskuudessa.

"Ei ole, ainut on, että en pidä bussilla liikkumisesta, koska pelkään eksyväni."
(Tyttö, 8. lk, Espoo)

"Haukilahteen pitää mennä Leppävaarasta kahdella bussilla ja niitäkin huonosti!!! Siksi en jaksa käyttää julkisia silloin kun menen valokuvauskerhoon."
(Tyttö, 8. lk, Espoo)

"Jätin kerran menemättä tanssiin kun myöhästyin bussista." (Tyttö, 6. lk, Helsinki)

"Jos tulen illalla bussilla kotiin niin ei ole ollut ongelmia, mutta välttelen tai pelkään helposti pelottavan näköisiä ihmisiä." (Tyttö, 6. lk, Helsinki)

"Tänään ongelmia bussin kanssa: bussi lähti 8.00 ja koulu alkoi 8.20 joten myöhästyin 10 minuuttia tunnilta." (Tyttö, 6. lk, Kuopio)

Melko paljon kommentteja tuli myös reitin valinnasta:

"Kyllä mä ihan turvallisen reitin valitsen, mutta iltaisin en liiku hesassa." (Tyttö, 8. lk, Espoo)

"Pyöräilen Kannelmäestä kotiin suorinta reittiä." (Tyttö, 8. lk, Espoo)

"Valitsen reitin siten ettei tarvitse ruveta tappelemaan." (Poika, 8. lk, Espoo)

"Valitsen aina turvallisen tien." (Tyttö, 6. lk, Espoo)

"Valitsen reitin (jos kävelen) siten että vältän illalla pimeitä metsiä ja paikkoja, joissa on humalaisia." (Tyttö, 6. lk, Helsinki)

"Varon tai siis katson tarkasti ja talutan pyörän Munkan ison tien yli jos tulen pyörällä." (Poika, 6. lk, Helsinki)

"Yritän kulkea aina liikennevalosuojateistä." (Poika, 6. lk, Helsinki)

Aikaisemmin sattuneet ikävät tilanteet voivat heijastua kulkutapojen käyttöön myöhemminkin, mutta toisaalta hyvät kokemukset luovat rutiinia ja rohkaisevat liikkumaan:

"Metrolla en haluaisi kulkea, koska kerran pienempänä meinasin jäädä metron ovien väliin." (Tyttö, 8. lk, Espoo)

"Ei paljoakaan, olen liikkunut julkisilla pienestä pitäen yksin. Juna-asemilla on illalla vähän pelottavaa." (Tyttö, 6. lk, Espoo)

Toisiin liikkujiin ja muihin ihmisiin liittyviä kielteisiä mainintoja oli aineistossa muutama:

"No humppujen kanssa on ollu vaikeuksia, juna-asemilla yleensä." (Tyttö, 6. lk, Espoo)

"Välttelen humalaista miestä, joka huutelee tietyssä paikassa koulureitin varrella." (Tyttö, 6. lk, Kuopio)

"Pelkään kaahareita ja jotain hulluja." (Poika, 8. lk, Klaukkala)

"Kyllä mopot menevät hitaasti autoihin nähden, voi jäädä jalkoihin." (Poika, 9. lk, Nurmijärvi)



Kuva 15. Tyhjä pyörätie vaikuttaa pimeässä pelottavalta.

5.6 Tulevaisuus

Tuomisen ym. (2005) mukaan Suomen yli 6-vuotiaiden tulevaisuuden liikkumisessa on hahmoteltavissa seuraavanlaisia suuntaviivoja:

- Lasten liikkumistarpeet säilynevät ennallaan.
- Joukkoliikenteellä ja myös kävellen (pyöräillen) liikkuminen voidaan kokea vaaralliseksi, mikä vaikuttaa näiden kulkutapojen käyttöön ja voi lisätä lasten kuljettamista henkilöautolla.
- Maaseudulla omin toimin liikkuminen vaikeutuu entisestään tavanomaisen joukkoliikenteen tarjonnan edellytysten murentuessa.
- Mikäli kävelyn ja pyöräilyn turvattomuus tulevaisuudessa kasvaa, voi se vaikuttaa kevyen liikenteen suosioon.

Tulevaisuuden yhteiskunnan työssäkäyvät ovat nyt lapsia ja nuoria, joiden arvot ja asenteet muodostavat perustan sille, millaiseksi tulevaisuuden yhteiskunta muotoutuu. Myös lasten ja nuorten liikkumistottumukset vaikuttavat tulevaisuudessa aikuisväestön kulkutavan valintoihin. Esim. nuorison asenteita säännöllisesti kartoittavan Nuorisobarometrin (Nuorten asenteet 2006, <http://www.minedu.fi/nuora/asenteet.html>) mukaan vain harva nuori kokee voitavansa vaikuttaa omaan tulevaisuuteensa. Nuorten tulevaisuuskuvia tutkinut Anita Rubin (esim. 2002) on todennut, että nuorten arvomaailma on yhä hyvin perinteinen: nuoret arvostavat mm. terveyttä, ydinperhettä, hyvää toimeentuloa ja työtä. Yhteiskunta kuitenkin työntää lapsia ja nuoria jo pienestä pitäen kohti yksilöllisyyttä, suorittamista, onnistumispaineita ja kilpailua. Perinteisiä arvoja ei enää kyetä liittämään selvästi mihinkään laajempaan arvojärjestelmään vaan yksilöllisyys ja luovuus ovat yhä tärkeämpiä perusarvoja, joiden pohjalta nuoret tekevät elämäntapavalintoja. Yksilöllisyyden, kaupallisuuden ja taloudellisen menestymisen arvostus näyttäisi Suomessa kasvavan (Metsäranta ym. 2005). Vastapainona kuitenkin myös eettisyyden, ekologisuuden ja inhimillisyyden arvostus kasvavat ja vapaa-ajan merkitys kasvaa.

5.6.1 Miten haluaisi liikkua aikuisena?

Vastaajilta tiedusteltiin avoimena kysymyksenä, millä kulkutavalla he haluaisivat aikuisena liikkua. Suurin osa vastaajista haluaisi liikkua monipuolisesti eri kulkutavoilla. Autoilu mainittiin muita kulkutapoja useammin sinä kulkutapana, jota vastaaja haluaisi aikuisena käyttää. Pelkästään autolla (tai moottoripyörällä) haluaisi liikkua kaksitoista vastaajaa, joiden joukossa oli yhtä paljon tyttöjä ja poikia. Autoilun suosijoiden kommentoissa korostuivat autoilun nopeus, helppous, riippumattomuus joukkoliikenteestä ja kovaa ajamisen hauskuus.

"Autolla on helppo liikkua." (Tyttö, 8. lk, Espoo)

"Autolla, omalla autolla." (Tyttö, 8. lk, Espoo)

"Autolla olen aina unelmoinut liikkua." (Poika, 8. lk, Espoo)

"Omalla autolla varmaan, ei tarvitsisi olla riippuvainen joukkoliikenteen aikatauluista." (Tyttö, 6. lk, Espoo)

"Nopealla avo-autolla." (Tyttö, 8. lk, Klaukkala)

"Autolla kaasua pohjassa tai oman kulan kyydissä täysii." (Tyttö, 9. lk, Nurmijärvi)

"Ajaa jollain kunnon autolla täysii joka paikkaan." (Poika, 9. lk, Nurmijärvi)

"Autolla kaasupohjassa 200 km/h." (Poika, 9. lk, Nurmijärvi)

"Prätkällä tai autolla." (Poika, 8. lk, Klaukkala)

Vaihtelevasti autolla ja jollain muulla kulkutavalla halusi liikkua viisitoista vastaajaa, joista tyttöjä oli yhdeksän ja poikia kuusi. Näistä vastaajista lähes kaikki haluaisivat liikkua auton lisäksi myös kävellen tai pyöräillen ja hieman harvempi auton lisäksi joukkoliikenteellä.

"Autolla tietenkin tai kävellen." (Tyttö, 8. lk, Klaukkala)

"Autolla, harvoin kävellen." (Poika, 6. lk, Helsinki)

"Aikuisena haluaisin ajaa omalla autolla ja kävellen." (Tyttö, 8. lk, Espoo)

"Kävellen tai autolla." (Tyttö, 6. lk, Espoo)

"Omalla autolla, kävellen ja pyörällä." (Poika, 6. lk, Espoo)

"Pyörällä, autolla, kävellen." (Poika, 6. lk, Kuopio)

"No vaikka kävellen tai omalla autolla jos pakko on." (Tyttö, 6. lk, Helsinki)

"Kävellessä, pyörällä ja joukkoliikenteellä sekä autolla." (Tyttö, 6. lk, Helsinki)

"Oma auto voisi olla ihan kiva, mutta kyllä bussikin riittää ja muut joukkoliikennevälineet. Myös pyörällä olisi kiva mennä vaikka töihin, jos työpaikka on tarpeeksi lähellä." (Tyttö, 8. lk, Espoo)

"Ystävien kanssa pyörällä, bussilla, junalla tai yksin autolla." (Tyttö, 6. lk, Espoo)

"Pyörällä joka paikkaan tai mopolla tai autolla." (Poika, 8. lk, Espoo)

"Autolla ja pyörällä." (Tyttö, 6. lk, Kuopio)

"Autolla, ja tietysti junalla, mutta ajokortin haluan." (Tyttö, 8. lk, Espoo)

"Autolla tai joukkoliikenteellä." (Poika, 8. lk, Klaukkala)

Yhdeksän vastaajaa mainitsi haluavansa liikkua aikuisena jollain muulla tavoin kuin autolla. Nämä vastaajat olivat kaikki tyttöjä ja kahta lukuun ottamatta espoolaisia tai helsinkiläisiä. Vastaajista kaksi oli kahdeksasluokkalaisia ja loput kuudesluokkalaisia.

"Haluaisin liikkua sillä lailla, että ei tulisi paljon saasteita." (Tyttö, 8. lk, Espoo)

"Käyttää pyörää ja muita halpoja välineitä." (Tyttö, 8. lk, Espoo)

"Yleisillä silloinkin, en aio hankkia omaa autoa. Joskus kävellessä, joskus bussilla ja ratikalla." (Tyttö, 6. lk, Espoo)

"Pyörällä paljon." (Tyttö, 6. lk, Helsinki)

"Joukkoliikenteellä mahdollisimman paljon." (Tyttö, 6. lk, Helsinki)

"En ainakaan autolla! Joukkoliikenteellä." (Tyttö, 6. lk, Helsinki)

"Kävellessä tai pyörällä, jos on pitkä matka niin jollain muulla kulkuneuvolla." (Tyttö, 6. lk, Helsinki)

"Pyöräillen, bussilla." (Tyttö, 6. lk, Kuopio)

"Monipuolisesti." (Tyttö, 6. lk, Kuopio)

Kaksi vastaajaa kertoi, ettei vielä tiedä tulevaisuudesta, koska

"Sen näkee sitten." (Poika, 8. lk, Espoo)

"En tiedä vielä, sillä mielipide vaihtuu aina." (Tyttö, 6. lk, Espoo)

5.6.2 Nuoret ja joukkoliikenne tulevaisuudessa

Eri kulkutapojen imago vaikuttaa siihen, mikä kulkutapa valitaan. Joukkoliikenteen julkisuuskuva olisi oltava aidosti kilpailukykyinen muiden kulkutapojen kanssa, mikäli sen suosiota halutaan parantaa ja käyttäjäkuntaa laajentaa (Wiik

2005b). Lisäksi joukkoliikenteen tulisi olla sellaista, että lasten ja nuorten olisi sitä helppo käyttää, koska vanhempien tulisi voida luottaa siihen, että lapset selviävät ongelmitta joukkoliikennematkan kaikista vaiheista.

Koska tavat ja tottumukset muotoutuvat pitkälti lapsuudessa ja nuoruudessa, tulisi niiden taustalla vaikuttaviin asenteisiin vaikuttaa jo nuorena. Joukkoliikennettä ja siihen yhdistyvää kävelyä ja pyöräilyä voitaisiin tuoda nykyistä enemmän luontevasti esille kouluissa ja jo päiväkodeissa integroimalla se liikennekasvatuksen yleiseen opetukseen. Koululaisten joukkoliikennematkoja helpottaisi sekin, jos koulujen alkamisajankohdat porrastettaisiin siten, että koululaiset saataisiin pois liikenteen pahimmista aamuruuhkista. Jo puolen tunnin muutoksella pahimpaan ruuhka-aikaan voitaisiin saada paljon parannusta aikaan, eikä tällainen muutos venyttäisi koulupäivää kohtuuttomasti iltapäivästäkään. Samalla säästettäisiin joukkoliikenteen liikennöintikustannuksissa, jos ruuhka-aikaa voitaisiin tasata niin, että töihin menijät ja koululaiset käyttäisivät eri vuoroja.

Liikennejärjestelmä ja liikenteen infrastruktuuri ovat myös haasteiden edessä: niiden pitäisi voida ottaa huomioon erilaisten liikkujaryhmien erilaiset elämäntilanteet, tarpeet ja palvelut ja kohdata lapset ja nuoret paitsi erityistarpeita omaavina ryhminä myös tulevaisuuden aktiiviliikkujina, joiden valinnat viitoittavat liikkumisen suunnan. Nuorten halukkuus hankkia ajokortti ei ole Suomessa ollut vähenemässä (Häkkänen ym. 2003), mutta nuorten kännykänkäytön räjähdysmäinen kasvu voi vaikuttaa autoiluun käytettävissä olevan rahan määrään ja siten vähentää nuorten liikkumista henkilöautolla. Ajokortin hinnan nostaminen nostaisi varmasti kynnystä autoistumiseen. Nähtäväksi jää, miten liikenne- ja viestintäministeriön ehdotuksen mukainen autokoulu-uudistus eli autokoulun ykkösvaiheen pakollisten ajokertojen määrän nostaminen 30:stä 40:een vaikuttaa ajokortinhankkimishalukkuuteen. Samoin polttoaineiden hintojen nousu riittävän korkealle vaikuttaa suoraan liikkumisvalintoihin niin perheissä mutta erityisesti nuorten itenäisillä matkoilla.

Lasten ja varhaisnuorten liikkumistavoille luodaan pohja perheen tottumusten ja asuinpaikan perusteella. Jatkuva autoistuminen ja hajautunut rakentaminen ovat suuria haasteita, kun ajatellaan joukkoliikenteen kilpailukykyä yleensäkin henkilöautoliikenteeseen nähden. Suurilla ja keskisuurilla kaupunkiseuduilla joukkoliikenteen palvelukyky on kilpailukykyisempi kuin haja-asutusalueilla tai kaupunkiseutujen reunamilla. Hyvän joukkoliikennepalvelun alueella perheiden autonomistus on alhaisempi kuin alueilla, joilla joukkoliikenteen tarjonta on vähäisempää. Autonomistus vaikuttaa perheenjäsenten liikkumistottumuksiin. Jos perheessä on useampia kuin yksi auto, lapsia ja nuoria kuljetetaan enemmän henkilöautolla kuin perheissä, joissa käytetään myös joukkoliikennettä. Mikäli yhdyskuntarakenteen hajaantuva kehitys jatkuu, uhkana on, että lapset ja nuoret vieraantuvat joukkoliikenteen käytöstä. Jatkuuko lapsena opittu liikkumiskäyttäytyminen myös ai-

kuistuttua vaikka elinympäristö muuttuisikin? Tähän olisi mielenkiintoista saada vastauksia jatkotutkimuksista.

5.6.3 Tulevaisuuden haasteet

Suurilla kaupunkiseuduilla voidaan tarjota tulevaisuudessakin joukkoliikenteen hyvä palvelutaso, mutta maaseutumaiset alueet kuten myös suurten ja keskisuuren kaupunkien liepeiden työssäkäyntialueet ovat lähes täysin henkilöauton varassa. Kaupunki- ja yhdyskuntarakenteen kehittäminen niin, että joukkoliikenne voi olla palvelukyvyltään realistinen kulkutapavaihtoehto, on kaupunki- ja aluesuunnittelussa suuri haaste. Tiivistävä rakentaminen ja asuntojen sekä palvelujen sijoittaminen hyvin toimivan joukkoliikennejärjestelmän vaikutuspiiriin helpottaa ihmisten arkea tarjoamalla itsenäiset ja tasavertaiset liikkumismahdollisuudet eri matkustajaryhmille. Lapsille ja nuorille joukkoliikennejärjestelmän palvelutaso on erityisen tärkeä, koska muita itsenäisiä kulkutapavaihtoehtoja ei pidemmille matkoille ole.

Kiristynyt työtahti, määräaikaist ja lyhyet työsuhteet sekä yleinen elämän epävarmuus voimistavat sitä kehityskulkua, että kaikki liikenevä vapaa-aika yritetään hyödyntää tehokkaasti. Henkilöauto luo vaikutelman vapaudesta ja tehokkuudesta, vaikka todellisuudessa joukkoliikenne vapauttaisi ihmisen rentoutumaan esim. työpäivän jälkeen vaikkapa musiikin, lukemisen tai nukkumisen parissa. Autoistumisen jatkuva kasvu on haaste joukkoliikenteelle, mutta siihen tulee vastata korostamalla joukkoliikenteen hyviä puolia, joita ovat juuri matka-ajan yksilölliset hyödyntämismahdollisuudet muuhun kuin ajamiseen ja liikenteen seurantaan. Uudet langattomat ja mobiilit palvelut parantavat joukkoliikenteen kilpailuasemaa, kun matkustaminen voidaan hyödyntää jopa työajaksi. Vanhempien esimerkki joukkoliikenteen käyttäjinä kannustaa myös lapsia itsenäiseen liikkumiseen joukkoliikennevälineillä.

Energian hinta on yksi keskeisistä autoilun määrään vaikuttavista tekijöistä. Myös ajokortin riittävän korkea hinta nostaisi kynnystä autoistumiseen nuorten keskuudessa. Joukkoliikenteen lipun hintojen hintakilpailukyvyyn säilyttäminen on tärkeä tekijä nuorten ja lapsiperheiden liikkumisvalintoja ohjaavana tekijänä.

Nuorten rahankulutuksesta kilpailevat tulevaisuudessa yhä enenevässä määrin mm. teleoperaattorit, musiikkitalenteet ja niiden käyttöön liittyvät soittimet, matkapuhelimet, pelit ym. laitteet ja tietoyhteydet. Paljon riippuu siitä, millaiseksi näiden ja muiden uusien viihdykkeiden statusarvo ja hinta muodostuu esimerkiksi verrattuna autoilun tai joukkoliikenteen käytön perinteiseen statusarvoon ja mihin kulutushyödykkeisiin ja matkustamiseen käytettävissä olevat rahat kulutetaan. Tässä kilpailussa joukkoliikenteellä on haasteena paitsi hintakilpailukyky myös joukkoliikenteen mielikuva trendikkyydestä tai sen liikkumiseen ja elämäntapoihin liittyvä statusarvo.

Lasten ja nuorten liikkumiskäyttäytymistä on muokkaamassa voimakkaasti liikkumisen näkeminen eräänlaisena ”pelinä”, jossa tilanteita uudelleen määritellään jatkuvasti kännykän avulla (esim. tapaamisten sopiminen/siirtäminen jne.). Tässä joukkoliikenteen informaatiopalvelut ja niihin liitettävät nuorisolle kohdennetut lisäpalvelut voivat olla tulevaisuuden kilpailuvaltti, kun nuoret valitsevat kulkutapaa esimerkiksi vapaa-ajan matkoillaan. Toisaalta ei ole riittävästi tutkimuksia siitä, miten mobiilit palvelut ja aina läsnäoleva tietotekniikka vaikuttavat itse liikkumisen määrään ja liikenteessä käytettävään aikaan.

6 JOHTOPÄÄTÖKSET

6.1 Tulokset eri kulkutapojen kannalta

Kyselyn perusteella voidaan päätellä, että lapset ja nuoret liikkuvat monipuolisesti eri kulkutavoilla. Kahdeksas- ja yhdeksäsluokkalaiset liikkuvat hyvin itsenäisesti ja kuudesluokkalaistenkin itsenäisen liikkumisen kenttä on jo laaja riippumatta sukupuolesta tai asuinalueesta.

Itsenäinen liikkuminen pyörällä alkaa pojilla varhemmin kuin tytöillä mutta tytöillä vastaavasti joukkoliikenteellä. Autottomien perheiden lapset näyttävät liikkuvan itsenäisesti joukkoliikenteellä jonkin verran nuorempina kuin autollisten perheiden lapset. Kaksi autoa omistavissa perheissä lasten itsenäinen liikkuminen on ollut rajoitetumpaa kuin yhden auton omistavissa. Tytöt vaikuttavat keskimäärin kiinnostuneemmilta joukkoliikenteen käytöstä kuin pojat, ja heillä on joukkoliikenteestä positiivisempi käsitys kuin pojilla. Erityisen selviä erot ovat suhtautumisessa bussilla matkustamiseen: tytöt pitävät bussilla matkustamisesta mutta pojat kokevat sen hankalaksi. Bussin koettiin olevan kulkutapana hauska, helppo ja tavallinen. Lisäksi sen mainittiin olevan mielenkiintoinen ja tarkkaavaisuutta vaativa; pitää olla selvillä reiteistä ja tietää, missä jäädä pois kyydistä. Bussissa on vastaajien mielestä hauska kuunnella, mitä muut puhuvat, tai jutella kaverin kanssa. Bussi mielletään kulkutapana melko arkiseksi ja tavanomaiseksi; sen käyttäminen on helppoa, kätevää ja turvallista.

Toisaalta bussilla matkustamiseen liitettiin hyvin voimakkaita kielteisiä mielikuvia. Se koettiin paitsi tylsäksi myös epämukavaksi ja hankalaksi. Bussilla matkustamisen sanottiin olevan myös hidasta, kallista ja passiivista. Bussista tekee mukavimman kulkutavan niin kuudesluokkalaisten kuin yläasteikäistenkin mielestä se, että saa jutella kavereiden kanssa tekemättä yhtään mitään.

Junaan suhtaudutaan lähes yksinomaan myönteisesti, raitiovaunuun puolestaan kielteisesti. Junaa, metroa ja raitiovaunua säännöllisesti käyttäviä oli aineistossa kuitenkin melko vähän, joten näihin kulkutapoihin liitetty luonnehdinnat pohjautuvat suurelta osin mielikuviin eivätkä niinkään todellisiin käyttökokemuksiin.

Mopoilun suhteen mielipiteet jakaantuivat selvästi pääkaupunkiseudun koululaisten ja muiden välillä. Kahdeksas- ja yhdeksäsluokkalaisista myönteisimmin mopoiiluun suhtautuvat nurmijärveläiset ja klaukkalalaiset. Tämän ryhmän mopoiulukäisistä lähes kaikki pojat ja myös monet tytöt ajavat itse mopolla. Mopoiilua pidetään hauskana, nopeana, käteväenä ja liikkumisvapauden mahdollistavana kulkutapana. Mopoon liitetty mielikuvat ovat hyvin pitkälle samanhenkisiä kuin aikuisten käsitykset autoilusta, eli innostuneen suhtautumisen mopoiiluun voidaan

olettaa antavan suuntaviivoja myös myöhemmässä suhtautumisessa henkilöauton käyttöön.

Kyselyn tulokset vahvistavat käsitystä siitä, että autoilun määrittämään liikkumistyyliin mukaudutaan jo lapsena, ja auto mainittiinkin muita kulkutapoja useammin sinä kulkutapana, jota vastaaja haluaisi aikuisena käyttää. Autoilun suosijoiden kommentteissa korostuivat autoilun nopeus, helppous, riippumattomuus joukkoliikenteestä ja kovaa ajamisen hauskuus, eli pitkälti samat tekijät, joilla aikuisetkin autoilutottumustaan perustelevat.

6.2 Joukkoliikenteen käytön lisääminen

Koululaiset huomasivat selkeän riippuvuuden pitempien matkojen ja joukkoliikenteen käytön välillä. Joukkoliikenteen käyttöä oltiin valmiita lisäämään, mikäli sille tulisi selkeä tarve. Erityisesti joukkoliikennettä pidettiin tarpeellisena pidemmällä matkoilla, esimerkiksi muuton, koulun vaihdon, kaverien asuinpaikan tai muun syyn takia. Nurmijärven yhteiskoulun oppilaat, jotka käyttivät vähiten joukkoliikennettä, esittivät myös vähiten perusteluja joukkoliikenteen käytön lisäämiselle.

Joukkoliikenteen halvemmat hinnat tai ilmaiset matkat lisäisivät nuorten mielestä joukkoliikenteen käyttöä. Lippujen hinta oli yleisempi perustelu Nurmijärven ja Klaukkalan oppilaiden vastauksissa kuin muiden koulujen vastauksissa. Tämä kuvastaa joukkoliikenteen lippujen hintaa suhteessa palvelutasoon. Kaupungeissa subvention avulla on alennettu lippujen hintoja ja tarjotaan parempaa palvelutasoa kuin muissa kunnissa. Joukkoliikenteellä matkustamista perusteltiin myös jännityksellä, joustavuudella ja kätevyydellä.

6.3 Mihin ollaan matkalla?

Hajaantuva yhdyskuntarakenne yhdessä sen kehityssuunnan kanssa, että sekä kaupallisia että julkisia palveluja keskitetään, tarkoittaa usein myös pidentyneitä matkoja. Tämä taas nostaa liikkumisen hintaa, myös joukkoliikenteessä. Nuorilla hinnan merkitys kulkutavan valinnassa on suurempi kuin aikuisväestöllä. Joukkoliikenteen lippujen hinnoittelu ja maksujärjestelmät vaikuttavat palvelutason lisäksi siihen, miten joukkoliikenne menestyy kulkutavan valintaan liittyvässä kilpailutilanteessa. Uusilla maksujärjestelmillä, jotka perustuvat mobiiliin maksamiseen ja vaikkapa perheen joukkoliikenteen matkatiliin, voidaan alentaa kynnystä käyttää joukkoliikennettä perheissä, joissa tarvittaisiin nykyisillä matkakorttijärjestelmillä esim. useita eri alennusryhmiin kuuluvia matkakortteja.

Kaupunkiseuduilla autoistumisen jatkuva kasvu johtaa ruuhkautumisiin, mikä vie vanhempien aikabudjetista aikaa perheen kanssa vietetyltä ajalta. Matkojen ajankohta ja reitit yritetään sopeuttaa niin, että ruuhkalta vältytään. Tämä saattaa vaikuttaa siihen, että lapset ja nuoret kulkevat entistä enemmän koulumatkansa itsenäisesti joukkoliikenteellä. Pitkällä tähtäimellä ruuhkamaksujen mahdollinen käyttöönotto suurimmilla kaupunkiseuduilla vaikuttaa henkilöautojen käyttöä rajoittavasti. Joukkoliikenteen käyttö perheissä voi tällöin lisääntyä.

Kehittyvään teknologiaan liittyy mahdollisuuksia lisätä joukkoliikenteen houkuttelevuutta erityisesti nuoremmille käyttäjäryhmille. Esimerkkinä näistä ovat mobiilit informaatiopalvelut ja niihin liitettävät lisäpalvelut. VTT kehittää parhaillaan uutta sähköiseen lähitunnisteteknologiaan (NFC) perustuvaa joukkoliikenteen informaatiopalvelua Helsinkiin ja Ouluun. Tavoitteena on tarjota palvelu, joka ilmoittaa mobiiliin päätelaitteeseen mm. sen pysäkin reaaliaikaiset aikataulut, jolla mobiililaitetta käytetään lähellä tunnistetagia. Tämänäyttöisillä uusilla personoiduilla informaatiopalveluilla parannetaan joukkoliikenteen imagoa, tiedotusta ja markkinointia. Uuden tyyppisellä paikkaan sidotulla mainostamisella ja muilla lisäpalveluilla voidaan houkuttaa joukkoliikenteeseen uusia käyttäjiä ja vedota nimenomaan nuoriin. Ne antavat mahdollisuuden toteuttaa uusia mobiilipalveluja matkustajan matkapuhelimeen siten, että kyseisiä palveluja kuten kiinnostavia mainoksia, tarjouksia, pelejä tai tapahtumiin liittyviä tietoja saa vain joukkoliikennevälineisiin sijoitettujen tagien välityksellä. Uusien palvelujen avulla voidaan parantaa myös turvallisuuden tunnetta joukkoliikenteessä.

Autoistumisen kasvu heikentää liikenneturvallisuutta ja ilmanlaatua. Etenkin koettun turvallisuuden vaikutus on suuri, kun on kyseessä lasten itsenäinen liikkuminen. Vanhempien pelko turvattomasta liikkumisympäristöstä johtaa lisääntyviin henkilöautomatkoihin, jolloin vanhemmat usein tiedostamattaan lisäävät henkilöautoliikennettä ja edelleen heikentävät turvallisuuden tunnetta esimerkiksi koulujen lähistöllä. Turvattomuutta koetaan myös joukkoliikenteessä, etenkin iltaisin raideliikennevälineet koetaan turvattomiksi. Joukkoliikennepalvelujen tuottajien onkin vastattava haasteeseen miten liikennevälineissä, pysäkeillä ja terminaaleissa voidaan taata liikenneturvallisuuden lisäksi myös sosiaalinen turvallisuus, jotta lapset ja varhaisnuoret voidaan ohjata käyttämään joukkoliikennettä niin koulu- kuin vapaa-ajan matkoillaan.

6.4 Mitä on tehtävissä?

Joukkoliikenteellä matkustamisesta kansalaistaito

Tutkimus osoitti, että koululaisten asenteet joukkoliikennettä etenkin raideliikennettä kohtaan ovat useimmin myönteisiä kuin kielteisiä. Erityisesti kuudesluokkalaiset pitivät joukkoliikennettä mukavana kulkutapana ja matkustamista bussilla

aktiivisena ja sosiaalisena kokemuksena. Koulun aloittamiseen liittyy myös itseenäisen liikkumisen aloittaminen joukkoliikenteellä ja silloin siihen myös suhtautaan jännityksellä. Mitä vanhemmaksi tullaan sitä myönteisemmin nuoret suhtautuvat myös yksilöllisimpiin liikkumismuotoihin kuten mopoiluun, moottoripyöräilyyn ja 18-vuoden iässä autoiluun. Ennen tätä ikää olisi huolehdittava, että koululaiset ovat saaneet ikään kuin kansalaistaitona opetusta joukkoliikenteestä. Jokaisen peruskoulun oppilaan on hyvä tietää miten päivittäiset ja satunnaiset matkat voidaan kulkea joukkoliikenteellä, miten hankkia tiedot reiteistä ja aikatauluista, miten hankitaan matkalippu ja miten joukkoliikennevälineissä käyttäytyään.

Tutkimuksen esimerkkiä (Korsisaari-yhtiöiden koulutustilaisuus, ks. sivu 52–53) noudattaen tiettyjen luokka-asteiden säännöllisesti esimerkiksi vuosittain toteutettavat vierailut alueella liikennöivän liikenteenharjoittajien varikoille tarjoaa mahdollisuuden tutustua joukkoliikenteen käytännön taitoihin. Samalla tarjoutuu myös tilaisuuden keskustella kulkutapojen välisistä eroista liikenteen aiheuttaman ympäristövaikutusten ja kustannusten näkökannoilta. Tällä tavoin koululaiset ja liikenteenharjoittaja pääsevät käymään aitoa vuoropuhelua lasten ja nuorten liikkumistarpeista ja -toiveista ja miettimään niihin ratkaisuehdotuksia

Uudet info- ja maksujärjestelmät kohdennettuna nuorisolle ja perheille

Uusien info- ja maksujärjestelmien kehittämisessä lasten ja nuorten tarpeet sekä valmiudet käyttää matkapuhelimen ja internetin kautta uusia palveluja on syytä hyödyntää. Esimerkiksi mobiileina käytettäviin joukkoliikenteen reitti- ja aikatauluinformaatioihin liitettävät lisäominaisuudet kuten mainokset, pelit tai nuorisoa kiinnostavat tapahtumatiedot, voivat lisätä kiinnostusta liikkua busseilla. Tulevaisuudessa uudet mobiili- tai nettipalvelut voivat tarjota aivan uusia mahdollisuuksia houkutella nuoria käyttämään joukkoliikennettä myös niissä ikävaiheissa kun muut itsenäiset liikkumismuodot antavat nuorelle vapauden tunteen kokea ympäristö omien tarpeiden pohjalta paremmin kuin joukkoliikenteessä.

Joukkoliikenteen maksujärjestelmien ja tariffirakenteen kehittämisessä tärkeää on huomioda, että etenkin nuorilla ja myös lapsiperheillä liikkumisen hinnalla on suurempi merkitys kulkutavan valinnassa kuin esimerkiksi työssä käyvillä matkustajaryhmillä. Edulliset nuorisoliput kannustavat sitoutumaan joukkoliikenteen käyttäjiksi. Lapsiperheillä on käyttöä edullisilla perhelipuilla, joita tarjotaan vapaa-ajan matkustamiseen siten, että esimerkiksi yhden perheenjäsenen kausilippuun voi normaalihintaa edullisimmin liittää ruuhka-aikojen ulkopuolella muiden perheenjäsenten sarja- tai kimpplippuja. Henkilökohtaisten alennuslippujen ohella tuotevalikoimassa voisi olla perheille suunnattuja alennuslippuja, joita voi useampi kuin vain yksi lipunhaltija käyttää lipun voimassaoloaikana. Näin voitaisiin

houkutella useampia perheenjäseniä käyttämään edes satunnaisilla matkoilla joukkoliikennettä.

Positiivisten mielikuvien vahvistaminen ja negatiivisten mielikuvien korjaaminen

Tutkimuksen perusteella varsinkin bussiliikenne on lasten ja nuorten mielestä tylsää ja hankalaa, mutta myös hauskaa, helppoa, nopeaa ja aktiivista. Näitä hyviä ominaisuuksia kannattaa vahvistaa joukkoliikennettä kehitettäessä ja tuoda esiin esimerkiksi nuorille suunnatuissa mainoksissa tai tietoiskuissa. Vastaavasti negatiivisia mielikuvia voi lieventää sekä tiedotukselle että kohdistamalla kehittämis-toimenpiteet sellaisiin seikkoihin, jotka heikentävät näitä ominaisuuksia. Tämän tutkimuksen perusteella matkustamisen tylsyyttä voi vähentää esimerkiksi korostamalla hauskuutta, joka syntyy kavereiden kanssa yhdessä matkustamisesta. Nuoret eivät poikkea muista matkustajista siinä, että joukkoliikennematkaan liittyvä odottelu koetaan ikävänä. Odotusaikaa voi lyhentää informaation parantamiselle, mikä muutenkin on tarpeen. Matkapuhelimella käytettävät informaatiopalvelut helpottavat nimenomaan nuorten matkansuunnittelua ja matkustamista, mikäli nämä uudet palvelut ovat ilmaisia tai maksavat vähän suhteessa muuhun matkapuhelimen käyttöön tai joukkoliikenteen lippuun.

Kevyen ja joukkoliikenteen terveysvaikutukset

Lapset ja nuoret tuntuvat voimakkaasti sisäistäneen terveet elämäntavat ja niiden edellyttämän jatkuvan omasta itsestä ja kunnosta huolehtimisen. Terveet elämäntavat näyttävät nousseen nuorten arvomaailmassa vähintään yhtä korkealle kuin ekologiset valinnat. Kävelyä ja pyöräilyä pidetään kuntoa kohottavana, rentouttavana, virkistävänä ja stressiä poistavana tapana liikkua. Tätä positiivista mielikuvaa olisi syytä tukea kaikin käytettävissä olevin keinoin, esimerkiksi helpottamalla kevyen liikenteen ja joukkoliikenteen yhdistämistä. Jokaiseen joukkoliikennematkaan liittyy joka tapauksessa kävelyä. Lasten ja nuorten liikkumista helpottavia asioita olisivat vaikkapa pyöräilyn liityntäpysäköinnin lisääminen tai nykyistä paremmat mahdollisuudet kuljettaa pyörää mukana joukkoliikennevälineessä. Myös viihtyisät, hyvin valaistut ja turvallisiksi koetut reitit asemille ja pysäkeille rohkaisevat yhdistämään kävelyä ja pyöräilyä joukkoliikennematkoihin.

Ubiikki yhteiskunta vetoaa nuoriin

Kaikkialla läsnä oleva tietoyhteiskunta on myös mahdollisuus, joka voi vaikuttaa ensin nuorten liikkumistottumuksiin ja myöhemmin esimerkkinä ja tienraivaajina perheen vanhempienkin kulkutapoihin. Esimerkiksi tutustumiseen lähiseutuun voidaan aktivoida asukkaita kävelyteiden yhteyteen sijoitetuilla tunnisteilla, joiden luona matkapuhelinta tai muuta päätelaitetta käyttämällä saa oman profiilin mukaan valikoitua kiinnostavaa tietoa. Samoin joukkoliikenteen pysäkeillä, ase-

milla tai joukkoliikennevälineissä voi olla pisteitä, joista saa päivitettyä tietoa kiinnostavista aiheista. Lapset ovat utelias käyttäjäryhmä tällaisille palveluille ja heidän avullaan voidaan myös vanhempia houkutella kävelyretkille tai tekemään vaikkapa seikkailumatkoja bussilla, raitiovaunulla, junalla tai metrolla.

Itsenäisen liikkumisen turvaaminen yhdyskuntasuunnittelun keinoin

Yhdyskunnan rakenteellisilla ratkaisuilla on ratkaiseva merkitys lasten itsenäisen liikkumisen turvaamisessa ja edistämässä. Koulujen, päiväkotien ja harrastuspaikkojen sijainti yhdyskuntarakenteessa, kevyen liikenteen verkosto ja yhdyskunnan rakentamisen tiiviysaste säätelevät sitä, kuinka pitkiksi ja turvallisiksi muodostuvat matkat lasten ja nuorten kannalta keskeisiin paikkoihin. Jos koulun ja asuinalueen välissä on vilkasliikenteinen tie, lyhyttäkään matkaa kouluun ei ehkä voi kulkea itsenäisesti. Myös koulujen ja muiden palveluyksiköiden koolla on merkitystä: mitä pienemmissä yksiköissä koulut ovat, sitä useampi lapsi voi kävellä kouluun.

Yhdyskuntien kehitykseen vaikuttava suuntaus on palveluiden keskittäminen. Kaupalliset palvelut keskittyvät yhä suurempiin yksiköihin, joita on lähes mahdoton saavuttaa muuten kuin henkilöautolla. Kunnalliset palvelut viedään yhä kauemmaksi käyttäjistä, kun kunnat yhdistävät toimipisteitä tai mahdollisesti eriyttävät erilaiset palvelut eri alueille. Lasten ja nuorten itsenäisen liikkumisen kannalta tärkeää olisi kuitenkin, että päivittäiset toiminnot voitaisiin hoitaa turvallisessa ympäristössä kävellen, pyöräillen tai vaikkapa koulumatkan yhteydessä joukkoliikenteellä. Kaupalliset lähipalvelut, kirjastot ja kerhotilat ja muu harrastustoiminta lähellä kotia tai koulua säästäisivät vanhempia useilta viikoittaisilta kuljetuksilta ja lisääisivät lasten itsenäistä liikkumista.

Matkojen pituuden lisäksi myös matkojen laatu ja erityisesti niiden koettu turvallisuus kytkeytyy lasten liikkumismahdollisuuksiin. Asukkaiden turvallisuuden kokemuksiin voidaan vaikuttaa myös suunnittelun keinoin kuten tehdään ns. CPTED-mallissa (crime prevention through environmental design), jota on Suomessa sovellettu Tampereen Muotialan suunnittelussa. Tällöin mietitään mm. sitä, miten saadaan asukkaat käyttämään julkista tilaa ja miten alueen luonnollista valvontaa ja sosiaalista kontrollia voidaan edistää. Toisten käyttäjien aikaansaama turvallisuudentunne ja alueen yhteisöllisyyteen liittyvä jaettu vastuuntunne vapauttavat lapsetkin liikkumaan julkisessa tilassa pelotta. Osallistuva suunnittelu on keskeinen keino pyrkimyksessä suunnitella ja kehittää yhdyskuntia yhä paremmin lasten itsenäistä liikkumista tukeviksi. Lapset ja nuoret itse ovat oman elinympäristönsä parhaita asiantuntijoita.

Perheiden rohkaisu lasten itsenäisiin liikkumisvalintoihin

Kaikilla lapsilla tulisi olla mahdollisuus liikkua lähiympäristössään itsenäisesti kykyjensä ja taitojensa mukaisesti. Pienimpien turvallista liikkumisreviiriä on oma piha, josta lapsen hallittavissa oleva alue vähän kerrassaan laajenee naapurustoon. Lapset oppivat vähän kerrassaan hallitsemaan laajempia ja monimutkaisempia liikkumisympäristöjä, mikäli heille turvataan mahdollisuus rauhassa tutustua ympäristöönsä. Lapset perheineen tai (lapset yhdessä tuttujen isompien lasten kanssa) voivat tehdä kävelyretkiä ympäristöön, painaa mieleen sopivia maamerkkejä ja opetella turvallisten reittien valintaa ja mahdollisia vaaranpaikkoja. Vaarallisten tilanteiden varalle voidaan yhdessä etukäteen miettiä selviytymiskeinoja, esimerkiksi

- mitä tehdä, jos kadulla tulee vastaan jotain pelottavaa
- miten toimia, jos joku huutelee perään
- hankalien tilanteiden välttäminen esimerkiksi kännykkään ”valepuhumisen” avulla.

Tärkeintä kuitenkin on rakentaa virikkeellinen ja viihtyisä liikkumisympäristö, jossa koulujen, asuinalueiden ja lähipalveluiden välillä on kattava ja turvallinen kevyen liikenteen ja joukkoliikenteen verkosto.



Kuva 16. Viihtyisä koulun piha innostaa liikkumaan (Kuva: Snellmanin koulun oppilaat, Kuopio)

7 LOPUKSI

Tutkimuksen perusteella ei voi ennustaa lasten ja nuorten liikkumisen muutoksista tulevaisuudessa. Tiedetään kuitenkin, että nuorena omaksutut liikkumistottumukset vaikuttavat myös aikuisiän kulkutavan valintoihin. Etenkin asenteet eri kulkutapoja kohtaan periytyvät lapsuuden perheessä omaksutuista vaihtoehdoista ja totumuksista ja voivat siirtyä siten sukupolvesta toiseen. Asumispaikan valinnat ja esimerkiksi tarjolla olevat joukkoliikennepalvelut vaikuttavat myös aikuisiän kulkutavan valintaan. Siten vanhempien esimerkki ja kouluissa annetut itsenäisen liikkumisen kansalaistaidot ovat hyvä perusta sille, että terveelliset ja kestävä kehityksen mukaiset kulkutavat saavuttavat tulevaisuudessa autoilun suosiota.

Tulevaisuudessa koulumatkat säilyvät lasten ja nuorten säännöllisinä matkoina. Mitä lyhyempinä koulumatkat voidaan säilyttää, sitä itsenäisemmin lapset ja nuoret oppivat liikkumaan. Kaupunkimaisessa yhdyskuntarakenteessa joukkoliikenne voi olla houkutteleva kulkutapavaihtoehto, kun taas kasvukeskusten reunamilla ja kaupunkien ulkopuolella autoriippuvaisuus on suurempaa ja nuoret vanhempien järjestämien kuljetusten varassa.

Lapsia ja nuoria rohkaistaan itsenäistymiseen entistä aikaisemmin, mutta toisaalta itsenäisen liikkumisen kenttä kapenee. Maankäytön ja liikennejärjestelmän kehittämisessä on kiinnitettävä huomiota seikkoihin, joilla lasten itsenäistä liikkumista voidaan edistää. Hyvät joukkoliikennepalvelut tarjoavat tähän keinon, joka lisää etenkin nuorten liikkumisen vapautta.

1990-luvun lama aiheutti sen, että ihmiset eivät välttämättä enää usko taloudellisen tilanteen vakaana pysymiseen vaan haluavat ottaa hyvän olon tunteen tästä hetkestä, joten kuluttaminen on keskeisempi osa oman identiteetin luomista kuin ennen. Kulutusta suunnataan yksilöllisiin valintoihin ja omaa identiteettiä ”tuunataan” moninaisin keinoin ja välinein. Liikkuminen ja liikkumisvalinnat ovat yksi osa tätä identiteetin muokkaamista ja esittelemistä muille. Nuorilla kokeilunhalu ja uutuudet vaikuttavat muita väestöryhmiä enemmän myös liikkumistavan valintoihin. Vapaa-ajan matkoilla uudet liikkumismuodot lisääntynevät tulevaisuudessa, mikäli seikkailuhenkisyys ja yksilöllisyys korostuvat nuorten arvostuksissa. Joukkoliikennepalveluilta vaaditaan uusia innovaatioita, jotta ne voisivat vastata näihin haasteisiin.

Toivottavaa kehitystä olisi, että joukkoliikenne voisi esimerkiksi uusien tuotekonseptien ja nuoria kiehtovien ICT-palvelujen avulla imagoltaan ohittaa tavanomaiseksi muodostuneen autoilun. Tähän voi vaikuttaa esimerkiksi se, että matka-aikaa ei enää mielletä menetetyksi ajaksi joukkoliikennevälineessä vaan sen voi hyödyntää moniin yksilöllisesti valittujen toimintojen suorittamiseen oman päätelaitteen tai kulkuvälineen näyttötaulun avulla. Joukkoliikenteessä matka-ajan voi

käyttää myös lepäämiseen toisin kuin autoa ajaessa. Nuorillakin ajan säästö voi olla tulevaisuudessa arvokkaampaa kuin rahan säästö ja siinä joukkoliikenne voi kääntää matka-ajan hyödykseen.

Nuorisossa on tulevaisuus. Ei ole kansantaloudenkaan kannalta yhdentekevää miten tulevaisuudessa liikutaan ja miten paljon liikennesuoritetta päivittäisillä matkoilla tuotetaan. Terveellisten liikkumistottumusten merkitys on suuri myös kansanterveyden kannalta. Tämän takia lasten ja nuorten liikennekasvatuksessa itseenäiseen liikkumiseen kannustaminen kävellen ja pyöräillen sekä matkustaminen joukkoliikenteellä autoilun sijasta on kannatettavaa paitsi kansalaisten terveyden myös liikenteen ympäristöön kohdistuvien paineiden hillitsemiseksi.

LÄHDEVIITTEET

Aarnikko, Heljä; Kyttä, Marketta; Myllymäki, Tiina (2002). Lasten näkökulma tienpidossa. Esiselvitys. Tiehallinto, Helsinki 2002.

Britschgi, Virpi (2000). Lähiöelämää Länsiväylän varrella - tutkimus olarilaisten kotitalouksien ajankäytön jäsentymisestä. VTT Yhdyskuntatekniikka, Espoo. Tutkimusraportti : 547.

ELLI – Elinympäristö- ja liikenne –sivuston printtiversio (<http://www.elinymparistojaliikenne.net>).

Forsblom, Marko; Happonen, Hannele (2005). Turvallisuuden merkitys pääkaupunkiseudun joukkoliikenteessä. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisu 87/2005. Liikenne- ja viestintäministeriö, Helsinki.

Fotel, Trine; Uth Thomsen, Thyra (2004). The Surveillance of Children's Mobility. Surveillance & Society 1(4), s. 535-554.

Fyhri, Aslak (2006). Bruker barn beina? Evaluering av prosjektet Aktive Skolebarn (2002-2005). TØI rapport 814/2006. Transportøkonomisk institutt, Oslo.

Henkilöliikennetutkimus 2004-2005. WSP LT-Konsultit Oy 2006. Liikenne- ja viestintäministeriö, Tiehallinto ja Ratahallintokeskus, Helsinki.

Hentilä, Helka-Liisa; Joki-Korpela, Leena (2004). Liikunnan olosuhteet yhdyskuntasuunnittelussa ja kaavoitusprosessissa. Esiselvitys. Julkaisu AO B 25, 2004. Oulun yliopisto, arkkitehtuurin osasto.

Hentilä, Helka-Liisa; Joki-Korpela, Leena (2005). Liikunta osaksi yhdyskuntasuunnittelua. Projektiraportti. Oulun yliopisto, arkkitehtuurin osasto.

Hjorthol, Randi; Hovland Jakobsen, Mona; Ling, Rich (2006). På farten – i bilen – med mobilen. En studie av kommunikasjon og mobilitet I barnefamiliers dagligliv. TØI rapport 820/2006. Transportøkonomisk institutt, Oslo.

Huhtala, Raija, ja Penttilä, Tarja (2001). Nurmijärven liikenneturvallisuusselvitys. Koululaisten liikenneturvallisuuden parantaminen ja kunnan liikenneturvallisuustyön kehittäminen. Nurmijärvi, huhtikuu 2001.

Häkkanen, Helinä, Britschgi, Virpi, Sirkiä, Ari & Kanner, Heikki (2003). Nuorten aikomus hankkia ajokortti. Espoo 2003. VTT Tiedotteita 2075. 74 s. + liitt. 6 s.

Kalenoja, Hanna (2004). Omin jaloin kouluun - Kangasalan koulumatkatutkimus. Tampereen teknillinen yliopisto, Liikenne- ja kuljetustekniikan laitos. Tutkimusraportti: 52. Tampere.

Kiiskilä, Kati; Vanhanen, Kerkko; Stenvall, Maija (2006). Liikkuminen ja arjen ajan hallinta. Arjen ajan hallinta (ARJA) -tutkimuksen osaraportti. Helsinki.

Kiiskilä, Kati; Mäenpää, Marko; Vaaranen, Heli (2005). Nuorten tarpeet liikkujaryhmänä. Tiehallinnon selvityksiä 59/2005. Tiehallinto, Helsinki.

Kivimäki, Riikka; Otonkorpi-Lehtoranta, Katri (2005). Aikuisen työ lapsen silmin. Teoksessa Lahikainen, Anja Riitta; Hietala, Pentti; Inkinen, Tommi, Kangassalo, Marjatta; Kivimäki, Riikka; Mäyrä, Frans (toim.) (2005). Lapsuus mediamaailmassa. Näkökulmia lasten tietoyhteiskuntaan. Gaudeamus, Helsinki 2005.

Kortteinen, Matti; Tuominen, Martti; Vaattovaara, Mari (2005). Asumistoiveet, sosiaalinen epäjärjestys ja kaupunkisuunnittelu pääkaupunkiseudulla. Yhteiskuntapolitiikka 70 (2005):2, s. 121-131. Stakes, Helsinki.

Krizek, Kevin J. (2003). Residential Relocation and Changes in Urban Travel. Does Neighborhood-Scale Urban Form matter? Journal of the American Planning Association, Vol. 69, No. 3, Summer 2003. American Planning Association, Chicago, IL.

Kunnas, Jouko; Ruonakoski, Annamari; Taskinen, Johanna (2006). Kotikuja. Liikkumisen valinnat tiiviillä pientaloalueella. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 5/2006. Liikenne- ja viestintäministeriö, Helsinki.

Kyttä, Marketta (2003). Children in outdoor contexts. Affordances and independent mobility in the assessment of environmental child friendliness. Teknillinen korkeakoulu. Yhdyskuntasuunnittelun tutkimus- ja koulutuskeskus. Julkaisu A 28. <http://lib.hut.fi/Diss/2003/isbn9512268736/>

Kyttä, Marketta (2004a). Ihmisystävällinen elinympäristö. Tutkimustietoa ja käytännön ideoita rakennetun ympäristön suunnittelua varten. Helsinki Rakennuspaino Oy.

Kyttä, Marketta (2004b). The Extent of Children's Independent Mobility and the Number of Actualized Affordances as Criteria of a Child-Friendly Environment. Journal of Environmental Psychology, 24/2, 179-198.

Kyttä, Marketta; Kahila, Maarit (2006). PehmoGIS elinympäristön koetun laadun kartoittajana. Teknillinen korkeakoulu. Yhdyskuntasuunnittelun tutkimus- ja koulutuskeskus. Julkaisu B 90.

Kyttä, M. Lainevuori, A. & Päivänen, J. (2000) Turvallisen matkan päässä kaupungista. Lahden seudun pientaloalueet suunnitelmissa ja asuinpaikkoina. Yhdyskuntasuunnittelun tutkimus- ja koulutuskeskuksen julkaisuja B 79. Espoo: Otamedia.

Laakso, Lauri; Nupponen, Heimo; Rimpelä, Arja; Telama, Risto (2006). Suomalaisten nuorten liikunta-aktiivisuus. Katsaus nykytilaan, trendeihin ja ennusteisiin. Liikunta & tiede 43, 1/2006, s. 4-13.

Laine, Tomi; Heltimo, Juha; Granberg, Mette; Taskinen, Johanna (2005). Autoilijat joukko-liikenteessä. Asenteiden ja kokemusten merkitys kulkutavan valinnassa. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 86/2005. Liikenne- ja viestintäministeriö, Helsinki.

Lastensuojelun keskusliitto (2004). Lapsen hyvä elämä 2015 –toimintalinjaus. Lapsen Maa-ilma –lehden 4/2005 eripainos. Lastensuojelun keskusliitto, Helsinki.

Liikenne- ja viestintäministeriö (2003). Kohti esteetöntä liikkumista. Liikenne- ja viestintäministeriön esteettömyysstrategia. Helsinki.

Metsäranta, Heikki; Laine, Tomi; Heltimo, Juha; Kaivo-Oja, Jari (2005). Toimintaympäristön muutosten ennakointi liikennejärjestelmän palvelutasoa ja tavoitetilaa koskevan kuvauksen tueksi. Muistio 12.9.2005.

Møller, Mette (2002). Livsstil og trafikale handlinger - en fokusgruppeinterviewundersøgelse med unge bilister. Danmarks TransportForskning, Rapport 2:2002.

Nuorisobarometri: <http://www.minedu.fi/nuora>

Paavola, Auli; Rousu, Sirkka; Laiho, Kristiina (2006). Lasten hyvinvointi kunnan yhteiseksi asiaksi. Lapsipolitiikan kuntakyselyn 1.4.2005 tuloksia. Suomen Kuntaliitto, Helsinki.

Päivänen, Jani; Päätaalo, Mari (2005). Vuorovaikutus kevyen liikenteen edistämisessä. Yhdyskuntasuunnittelu (2005), vol. 43:3, s. 66-68.

Pääkkönen, Hannu; Niemi, Iris (2002). Suomalainen arki. Ajankäyttö vuosituhannen vaihteessa. Kulttuuri ja viestintä 2002:2. Tilastokeskus, Helsinki.

Rajaniemi, Vesa (2005). Sports Area Construction and Land Use Planning. Study of sports area planning that considers all the population groups even-handedly and integrates sports area planning with land use planning under the Land Use and Building Act. University of Jyväskylä, Studies in Sport, Physical Education and Health.

Rubin, Anita (1998) The Images of the Future of Young Finnish People. Lisensiaatintutkimus Turun yliopiston yhteiskuntatieteelliseen tiedekuntaan (sosiologia). Turun kauppakorkeakoulun julkaisuja, Sarja D-2:1998. 221 s.

Rubin, Anita (2002). Elämäntyylejä kokeilemassa: tarinayhteiskunnan nuori ja hyvän elämän haasteet. Futura 4/2002, s. 61-66.

Rämä, Pirkko; Heinonen, Sirkka; Aminoff, Anna; Järvi, Tuuli; Kanner, Heikki; Kummala, Juuso; Niskanen, Saija; Räsänen, Mikko; Tuominen, Anu (2004). Tietoyhteiskunta ja liikenne. Vuorovaikutussuhteiden ja tutkimustarpeiden kartoitus. VTT Rakennus- ja yhdyskuntatekniikka, tutkimusraportti RTE 1509/04. Espoo 2004.

Räsänen, Jukka, Honkatukia Juha, Laurikko, Juhani, Mäkinen, Tuula, Rosenberg, Marja, LIEKA kaulassa – Liikennejärjestelmän herkkyyden energian hinnan suurille nousuille. Julkaiseminen taustamuistio liikenne- ja viestintäministeriölle 2.11.2006

Sosiaali- ja terveysministeriö (2001). Terveyttä edistävän liikunnan kehittämistoimikunnan mietintö. Komiteamietinto 2001:12. Sosiaali- ja terveysministeriö, Helsinki.

Strandell, Anna (2004). Asukasbarometri 2004. Asukaskysely suomalaisista asuinympäristöistä. Suomen ympäristö 746. Ympäristöministeriö, Helsinki.

Strandell, Carita (2003). Lapsiystävällisen ympäristön suunnittelu. Julkaisussa Lapsi ja kasvuympäristö. Puheenvuoroja ja kirjavinkkejä. Cultura oy, Helsinki.

Tuominen, Anu; Järvi, Tuuli; Räsänen, Jukka; Himanen, Veli (2005). Liikennejärjestelmän käyttäjätarpeiden tunnistaminen, JÄRKYTÄ. Muistio RTE3259/05. VTT Rakennus- ja yhdyskuntatekniikka, Espoo.

Tähtinen, Vilja (2000). Vapaa-aika ja joukkoliikenne: ulkoiluun ja liikuntaan liittyvä matkustaminen Helsingissä. S:13/00. Helsingin kaupungin liikennelaitos, Helsingin kaupungin liikuntavirasto, Helsingin kaupungin ympäristökeskus. Helsinki.

Vihavainen, Mirka (2005). Kansalaiset tienkäyttäjinä. Tiehallinnon sisäisiä julkaisuja 58/2005. Tiehallinto, Helsinki.

Vihavainen, Mirka; Wiik, Maarit (2005). Tienkäyttäjryhmien analyysi. Asiakasryhmien tarpeet –tutkimusohjelma ASTAR. Tiehallinnon sisäisiä julkaisuja 6/2005. Tiehallinto, Helsinki.

Voltti, Ville; Karasmaa, Nina (2006). Kulikutapojen rinnakkaiskäyttö ja siirtymäpotentiaali. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 21/2006. Liikenne- ja viestintäministeriö, Helsinki.

Weiste, Henriika; Soininen, Minna (2005). Nousuja joukkoliikenteeseen - myös maaseudulla? Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 72/2005. Liikenne- ja viestintäministeriö, Helsinki.

Wiik, Maarit (2005a). Asukasryhmät ja elinympäristö. Selvitys väestöryhmistä ja asukastarpeista. Suomen ympäristö 773. Ympäristöministeriö, Helsinki.

Wiik, Maarit ym. (2005b). Joukkoliikenne kasvatuksessa. Esiselvitysluonnos 23.6.2005. Liikenne- ja viestintäministeriö, Oulun kaupunki.

Liite A

Asiantuntijahaastattelujen teemat

LASTU, asiantuntijahaastattelut/Virpi Britschgi 16.3.2006

Haastattelun ajankohta

Haastateltavien nimi ja tehtävä organisaatiossa

Millaista on lasten ja lapsiperheiden arki nyky-Suomessa

- mitä tilastot ja tutkimukset kertovat?
- Suomi vaurastuu, lisääntyykö hyvinvointi?
- hyvinvoivat lapset vs. pahoinvoivat - kärjistyminen
- alueellistuuko hyvinvointi / pahoinvointi, miten, mitä olisi tehtävissä?
- mikä tähän on johtanut?

Miten yhteiskunnan suhtautuminen lapsiin ja lapsiperheisiin on muuttunut?

Työelämän ja vapaa-ajan suorituskeskeisyys

- miten heijastuu lasten elämään ja millaisia vaikutukset ovat?
- **työelämä joustaa - lasten ehdoilla?** joustaaako toiseen suuntaan riittävästi?
- miltä työn ja perhe-elämän yhteensovittaminen näyttää lasten näkökulmasta?
- **lasten harrastusten** muuttuminen - pihaleikeistä tavoitteelliseen harrastamiseen --> mitä seurauksia tällaisella kehityksellä on?
- miksi **koulu ei joustaa** - esim. alkamis- ja päättymisajat joukkoliikenteen ruuhka-aikoihin?

Liikkumisvalinnat, -tottumukset ja -tarpeet

millaiset tekijät vaikuttavat asumis- ja liikkumisvalintoihin, mitä ihmiset haluavat, millaiset asiat koetaan tärkeiksi arjen sujumisen kannalta?

Miksi samassa elämäntilanteessa olevat perheet päätyvät erilaisiin ratkaisuihin asumis- ja liikkumisvalintojen suhteen?

lasten ja ihmisten **perustarpeet** eivät juuri muutu --> **liikkuminen palvelee** tarpeiden tyydyttämistä

Liikkumistottumukset ja -valinnat muuttuvat: ikä, ympäristö, kaverit, koulun / työpaikan sijainti jne. määrittävät

- > miten nämä näkyvät lasten näkökulmasta, mitkä asiat keskeisiä liikkumistottumusten ja -valintojen kannalta?

Miten lasten tekemien **valintojen perusteet** muuttuvat iän myötä; missä vaiheessa äidin / perheen sananvalta vähenee ja koulu / opettajat / kaverit saavat lisää painoarvoa? (taitekohdat?)

liikkuminen lasten itsenäisyyden yhtenä määrittäjänä -> liikkumisreviiri laajenee vähitellen kävely / oma piha --> pyöräily / naapurusto --> joukkoliikenne / kouluun ja harrastuksiin -->

lapset itse eivät välttämättä edes pidä kuljettamisesta, vaan haluaisivat mennä toisten kanssa yhdessä (joukkoliikenne sosiaalisena tapahtumana)

turvattomuuskierre:

vanhemmat kokevat **lapsen liikkumisympäristön** vaaralliseksi --> kuljetetaan --> henkilöautoliikenne lisääntyy --> koetaan entistä vaarallisemmaksi -->

Missä määrin todellista, missä määrin "mutu"?

toisaalta: **joukkoliikenne koetaan turvattomaksi**, koska häiriötekijöitä (humalaiset, huumeidien käyttäjät..), pysäkeillä odottelu pimeässä, eksymisvaara jne.. vanhemmat eivät luota lapsiinsa?

Arvot ja asenteet

--> **vanhempien arvot ja asenteet siirtyvät lapsiin?**

Onko tietoa, kuinka voimakasta tällainen periytyminen on ja voidaanko siihen vaikuttaa?

--> **nuorison arvojen ja asenteiden vaikutus** (esim. kaahailukulttuuri)

- yhteiskunnan yleiset arvot ja asenteet - onko tapahtunut/tapahtumassa muutoksia? millaisia?
- miten arvot ja asenteet heijastuvat lapsiperheiden elämään, miten vaikuttavat lasten arkeen?
- mistä nämä arvot ja asenteet saavat alkunsa, kuka tai mikä taho niitä "ohjailee"?

Olisiko lasten mahdollista muokata vanhempien asenteita esim. joukkoliikennemyönteisempään suuntaan?

Taustat ja muutostrendit

- **yhdyskunta- ja aluerakenteen** muutokset / **hajautuminen vs. tiivistyminen**, miten vaikuttaa lapsiperheiden elämään? Millaiset lapsiperheet hakeutuvat maalle, millaiset pysyvät kasvukeskuksissa / kaupungeissa? Miksi?
- **kiristyykö työelämä entisestään** ja jos, niin miten se vaikuttaa lapsiin? jääkö vanhemmille enää aikaa kuskata lapsiaan harrastuksiin? palaavatko lapset pihaleikkeihin?
- **tietoyhteiskuntakehitys**: mobiilit palvelut, etätyö, virtuaalimaailma tietokonepeleineen --> lapset sopeutuvat ja viihtyvät, vanhemmat tyytyväisiä kun lapset kotona eivätkä kavereiden kanssa kaupungilla?

Tulevaisuus / Uhkakuvat

- **muuttuuko lapsen maailma?**

Paineet itsenäistymiseen entistä aikaisemmin vs. itsenäisen liikkumisen kaventuminen?

Asiantuntijahaastattelut

Sirkka Heinonen, Tuuli Järvi, Pirkko Rämä, Marja Rosenberg, Virpi Britschgi		VTT	asiantuntijahaastattelujen ideointipalaveri 16.3.2006
Auli Paavola	projektipäällikkö	Lastensuojelun keskusliitto	17.3.2006
Pirjo Honkavaara	suunnittelija	Lastensuojelun keskusliitto	17.3.2006
Riitta Sänhti	erikoistutkija	sosiaali- ja terveysministeriö	27.3.2006
Petri Tapio	erikoistutkija, dosentti	Tulevaisuuden tutkimuskeskus	3.4.2006
Johanna Lammi-Taskula	erikoistutkija	Stakes	11.4.2006
Tuula Taskinen	aluetöimiston yhteyspäällikkö	Liikenneturva, Pohjois-Savon aluetöimisto	12.4.2006

Liite B

Kyselylomake

VTT tekee tutkimusta siitä, miten erilaisilla alueilla asuvat lapset liikkuvat nykypäivänä ja miten lasten ja heidän perheidensä liikkuminen voi tulevaisuudessa muuttua. Tutkimuksessa ollaan erityisen kiinnostuneita siitä, miten ja kenen kanssa lapset liikkuvat ja miksi he valitsevat juuri tietyn tavan liikkua.

Jos sinulla tai vanhemmillasi on kysyttävää tutkimuksesta, yhteyttä voi ottaa puhelimitse tai sähköpostitse tutkija Virpi Britschgiin, puhelin 020 722 4539, sähköposti virpi.britschgi@vtt.fi.

Nimi _____ Luokka _____

Kirjoita tähän kotona (samassa perheessä) asuvien lasten iät (myös oma ikäsi)

Montako autoa perheelläsi on käytössä?

- ☐ ei yhtään
- ☐ yksi
- ☐ kaksi
- ☐ enemmän kuin kaksi

Kuinka pitkä matka on kotoasi kouluun?

- ☐ alle 1 km
- ☐ 1-3 km
- ☐ 3-5 km
- ☐ yli 5 km

Millainen joukkoliikenteen matkalippu sinulla on käytössäsi?

- ☐ kausikortti tai -lippu
- ☐ muu lippu
- ☐ käytössäni ei ole joukkoliikenteen matkalippua

Mistä luokasta lähtien olet saanut kulkea itse tai kaverin kanssa...

kouluun kävellen	_____	luokasta lähtien
kouluun pyöräillen	_____	luokasta lähtien
mennä koulusta omaan tai kaverin kotiin	_____	luokasta lähtien
mennä harrastuksiin koulupäivän jälkeen	_____	luokasta lähtien
kulkea bussilla, junalla, metrolla tai ratikalla	_____	luokasta lähtien
liikkua ulkona iltapimeällä	_____	luokasta lähtien
liikkua yksin viikonloppuisin?	_____	luokasta lähtien

A. Kuinka usein liikut...

	päivittäin	monta kertaa viikossa	kerran viikossa	pari kertaa kuukaudessa	harvemmin	<i>Milloin viimeksi?</i>
kävellessä	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	_____
pyöräillen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	_____
mopolla	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	_____
bussilla	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	_____
junalla	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	_____
metrolla	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	_____
ratikalla	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	_____
auton kyydissä	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	_____
muulla tavalla, miten _____	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	_____

B. Millaista näillä tavoilla liikkuminen mielestäsi on? Keksi jokaiseen kohtaan kolme asiaa.

käveleminen on

1. _____ 2. _____

3. _____

pyöräileminen on

1. _____ 2. _____

3. _____

mopolla ajaminen on

1. _____ 2. _____

3. _____

autossa matkustaminen on

1. _____ 2. _____

3. _____

bussilla matkustaminen on

1. _____ 2. _____

3. _____

junalla matkustaminen on

1. _____ 2. _____

3. _____

metrolla matkustaminen on

1. _____ 2. _____

3. _____

ratikalla matkustaminen on

1. _____ 2. _____

3. _____

Millä tavalla liikkumisesta pidät *eniten*? Miksi?

Millä tavalla liikkumisesta pidät *vähiten*? Miksi?

C1. Miten tulit eilen aamulla kotoa kouluun?

- | | | |
|--|--|----------------------------|
| <input type="checkbox"/> kävellen | Tulitko | Mihin aikaan lähdit kotoa? |
| <input type="checkbox"/> pyöräillen | <input type="checkbox"/> yksin | |
| <input type="checkbox"/> mopolla | <input type="checkbox"/> kaverin/kavereiden kanssa | klo _____ |
| <input type="checkbox"/> bussilla | <input type="checkbox"/> sisarusten kanssa | |
| <input type="checkbox"/> junalla | <input type="checkbox"/> isän/äidin kanssa | Milloin olit perillä? |
| <input type="checkbox"/> metrolla | <input type="checkbox"/> _____ | |
| <input type="checkbox"/> ratikalla | | klo _____ |
| <input type="checkbox"/> auton kyydissä | | |
| <input type="checkbox"/> muulla tavalla, miten _____ | | |

C2. Mitä teit koulumatkan aikana?

- | | |
|---|---|
| <input type="checkbox"/> luin | <input type="checkbox"/> tarkkailin liikennettä ja ympäristöä |
| <input type="checkbox"/> juttelin kaverin/vanhempien kanssa | <input type="checkbox"/> olin omissa ajatuksissani |
| <input type="checkbox"/> puhuin kännykkään, tekstailin | <input type="checkbox"/> muu, mikä _____ |
| <input type="checkbox"/> kuuntelin musiikkia | <input type="checkbox"/> _____ |

C3. Mihin aikaan koulupäiväsi päättyi eilen? klo _____

C4. Menitkö eilen koulupäivän jälkeen suoraan koulusta kotiin?

- | | |
|---|---|
| <input type="checkbox"/> kyllä | <input type="checkbox"/> en, menin ensin |
| | <input type="checkbox"/> harrastuksiin |
| | <input type="checkbox"/> kaverin luo |
| Kuinka monena päivänä viikossa menet suoraan koulusta kotiin? _____ | <input type="checkbox"/> kavereita tapaamaan kaupungille, puistoon, kauppakeskukseen tms. |
| | <input type="checkbox"/> kirjastoon, nuorisotalolle tms. |
| Kuinka monena päivänä viikossa menet koulusta ensin harrastuksiin, kaverin luo tai jonnekin muualle ja vasta sitten kotiin? _____ | <input type="checkbox"/> muualle, minne _____ |

C5. Menitkö koulusta kotiin samalla tavalla ja samaa reittiä kuin aamulla kotoa kouluun?

- ☐ kyllä ☐ en

Miten matka koulusta kotiin oli erilainen kuin aamun koulumatka?

Vastaa näihin kahteen kysymykseen, jos menit eilen koulupäivän jälkeen ensin jonnekin muualle kuin suoraan kotiin.

Jos menit eilen suoraan koulusta kotiin, voit siirtyä seuraavan sivun kysymyksiin.

D1. Kerro omin sanoin siitä, miten ja kenen kanssa liikut eilen koulupäivän jälkeen ennen kotiinmenoasi.

D2. Millä tavalla, kenen kanssa ja mihin aikaan tulit eilen kotiin?

E1. Olitko eilen kotiin tultuasi loppuillan kotona vai lähditkö vielä uudestaan jonnekin?

☐ olin loppuillan kotona

☐ lähdin illalla kotoa

Kuinka monena iltana viikossa olet
koulun jälkeen loppuillan vain kotona?

☐ harrastuksiin

☐ kaverin luo

☐ kavereita tapaamaan kaupungille, puistoon,
kauppakeskukseen tms.

☐ kirjastoon, nuorisotalolle tms.

☐ _____

E2. Mitä teet iltaisin kotona? _____

E3. Vaikuttavatko liikkumismahdollisuudet (esimerkiksi bussiaikataulu, autokyydit, pyörätiet) siihen, kuinka usein olet iltaisin poissa kotoa? ☐ kyllä ☐ ei

E4. Haluaisitko lähteä useammin iltaisin kotoa harrastuksiin, kaverin luo tai jonnekin muualle?

☐ kyllä, jos

☐ bussipysäkki olisi lähempänä (tai ratikkapysäkki, juna- tai metroasema)

☐ bussiaikataulu olisi sopivampi (tai ratikka-, juna-, metroaikataulu)

☐ ei tarvitsisi välillä vaihtaa kulkuvälineestä toiseen

☐ saisin kävely- tai pyöräilyseuraa

☐ aikuiset voisivat kuljettaa autolla

☐ _____

☐ _____

☐ en

E5. Menetkö kotoa harrastuksiin tai kaverin luo yleensä yksin vai viedäänkö tai haetaan sinut?

☐ menen yksin tai kaverin kanssa

☐ kävellen

☐ pyörällä

☐ mopolla

☐ bussilla

☐ junalla

☐ metrolla

☐ ratikalla

☐ äiti tai isä vie minut autolla

☐ kaverin äiti tai isä hakee minut autolla

☐ joku muu aikuinen kuljettaa autolla

☐ muulla tavalla, millä _____

Millä muulla tavalla voisit tai haluaisit mennä kotoa
harrastuksiin tai kavereiden luo? _____

F1. Mikä asia tai mitkä asiat "määräävät" sen, miten yleensä kuljet koulumatkasi?

☐ lyhyt koulumatka on mukava kävellä/pyöräillä

☐ on kiva kulkea kouluun yhtä matkaa kavereiden kanssa

☐ koulu on vanhempien työmatkan varrella

☐ bussiaikataulu on sopiva (tai juna-, metro-, ratikka-aikataulu)

☐ nopein tapa kulkea kouluun

☐ halvin tapa kulkea kouluun

☐ muu, mikä _____

F2. Kuljetko koulumatkan aina samalla tavalla samaa reittiä?

☐ kyllä

☐ en, riippuu

☐ koulun alkamis- ja päättymisajasta

☐ vanhempien työajoista

☐ säästä

☐ vuodenaikasta

☐ muusta, mistä?

F3. Voisitko tai haluaisitko käyttää enemmän joukkoliikennettä (bussia, junaa, metroa tai ratikkaa) liikkumiseesi koulu- tai vapaa-ajan matkoilla?

☐ kyllä

Miksi? _____

☐ en

F4. Mitkä asiat saisivat sinut kulkemaan enemmän joukkoliikenteellä?

G1. Kerro, millaisia tapahtumia mieleesi on jäänyt kuluvan viikon koulu- ja vapaa-ajan matkoiltasi.

G2. Kerro vielä, onko sinulla ollut vaikeuksia, ongelmia tai ikäviä kokemuksia liikkuessasi. Pelkäätkö tai vältteletkö jossain tietyssä paikassa liikkumista, oletko jättänyt menemättä jonnekin hankalien kulkuyhteyksien takia tai valitsetko reitin siten, että vältät ikävissä paikoissa kulkemisen?

G3. Tähän loppuun voit kirjoittaa vielä omia ajatuksiasi siitä, miten haluaisit aikuisena liikkua.

Kiitos vastauksistasi ja hyvää kevään jatkoa!

Liite C

Valokuvaustehtävän ohjeet

Valokuvia koululaisten liikkumisympäristöstä, kevät 2006

Ottakaa tällä kameralla kuvia omasta liikkumisympäristöstänne. Sopivia kuvauskohteita ovat esimerkiksi kodin, koulun ja erilaisten vapaa-ajan kohteiden (harrastus- ja oleskelupaikat, kauppakeskukset, jne.) ympäristöt, bussipysäkit, pyörätiet, tärkeät kulkureitit, vaaralliset kadunylityspaikat ynnä muut arkipäivän liikkumisen kannalta tärkeät paikat, reitit ja tilanteet.

Meilahden ala-aste, luokka _____

Valokuvia koululaisten liikkumisympäristöstä, kevät 2006

kuvan numero	Mitä kuva esittää?	Miksi halusit kuvata juuri tämän kohteen?	kuvaajan nimi
1			
2			
3			
4			
5			
6			
7			
8			
9			
10			
11			
12			
13			
14			
15			
16			
17			
18			
19			
20			
21			
22			
23			
24			
25			

Liite D

Tiedote vanhemmille

VTT tekee tutkimusta siitä, miten erilaisilla alueilla asuvat lapset ja lapsiperheet asuvat ja liikkuvat nykypäivänä ja miten lasten liikuminen voi tulevaisuudessa muuttua. Tutkimuksessa ollaan erityisen kiinnostuneita siitä, miten ja kenen kanssa lapset liikkuvat ja miksi he valitsevat juuri tietyn tavan liikkua.

Etelä-Leppävaara on yksi tutkimuksen kohdealueista, ja Ruusutorpan koulun kuudes- ja kahdeksaluokkalaiset ovat mukana tutkimuksen kohderyhmänä. Ruusutorpan koulun rehtori Aaro Partanen on antanut luvan tutkimuksen tekemiseen.

Tutkimusta varten haluaisimme haastatella myös koululaisten vanhempia. Jos olet halukas osallistumaan n. 15 minuuttia kestävään haastatteluun, ole hyvä ja palauta alla oleva lappu täytettynä oheisessa palautuskuoressa viimeistään **5.5.2006**. Voit ottaa yhteyttä myös suoraan sähköpostitse tai puhelimitse: virpi.britschgi@vtt.fi, puhelin 020 722 4539 tai 040-591 4728 niin sovitaan sinulle parhaiten sopivasta haastatteluajankohdasta.

Hyvää kevättä toivottaen,

Virpi Britschgi

VTM, tutkija

nimi: _____

puhelin: _____

sähköposti: _____

sopiva haastatteluajankohta:

aamu/aamupäivä _____

päivä/ilta _____

ilta _____

lisätietoja:

Liite E

Tiedote opettajille (Kuopio, Klaukkala)

Tutkimuksen tarkoitus

VTT tekee tutkimusta siitä, miten erilaisilla alueilla asuvat lapset ja lapsiperheet asuvat ja liikkuvat nykypäivänä ja miten lasten liikuminen voi tulevaisuudessa muuttua (katso myös oheinen hankekuvaus). Tutkimuksessa ollaan erityisen kiinnostuneita siitä, miten ja kenen kanssa lapset liikkuvat ja miksi he valitsevat juuri tietyn tavan liikkua.

Kuopio on yksi tutkimuksen kohdealueista, ja Snellmanin koulun kuudesluokkalaiset ovat mukana tutkimuksen kohderyhmänä. Koulun rehtori Jorma Kinnunen on antanut luvan tutkimuksen tekemiseen.

Kyselylomake; täyttöohjeet

Ohessa on 30 kpl kyselylomakkeita luokkanne oppilaiden täytettäväksi. Mukana on myös tiedote oppilaiden vanhemmille; ne voi jakaa samassa yhteydessä kuin kyselylomakkeetkin ja pyytää oppilaita toimittamaan kotiin.

Lomakkeen täyttämiseen menee aikaa n. 30 minuuttia. Lomakkeessa on sekä monivalintakysymyksiä että avoimia kysymyksiä, joihin voi vastata omin sanoin.

Kysymykset käsittelevät arkipäivän liikkumista koulu- ja vapaa-ajan matkoilla. Osaan kysymyksistä pyydetään vastaamaan sen mukaan, mitä teki ja miten liikkui eilen, joten lomake kannattaa antaa oppilaiden täytettäväksi jonain muuna päivänä kuin maanantaina. Vastauspäivä voi olla mikä tahansa muu viikon arkipäivistä.

Ohessa on myös palautuskuoret lomakkeiden palauttamista varten. Postimaksu on valmiiksi maksettu.

Valokuvaustehtävä

Luokkanne saa käyttöön myös kertakäyttökameran ja ohjeet kuvien ottamista varten. Toivoisinkin, että valitsisitte luokan keskuudesta muutaman vapaaehtoisen valokuvaustehtävään. Tarkoituksena olisi kuvata omaa liikkumisympäristöä kodin, koulun ja erilaisten vapaa-ajan kohteiden (harrastus- ja oleskelupaikat, kauppakeskukset jne.) läheisyydessä. Kuvauskohteita voivat olla esimerkiksi bussipysäkkien ympäristöt, vaaralliset kadunylityspaikat, tärkeät kulkureitit ja muut arkipäiväiseen liikkumiseen liittyvät paikat ja tilanteet. Kuvia käytetään paitsi tutkimuksen aineistona myös tutkimusraportin kuvituksessa.

Halutessaan oppilaat voivat ottaa valokuvia myös omalla digitaali-kamerallaan tai kamerakännykällään ja toimittaa kuvat minulle sähköpostitse.

Kiitän jo etukäteen avustanne ja vaivannäöstänne tutkimuksen toteuttamisessa! Jos mieleenne tulee jotain kysyttävää, niin vastaan mielelläni kysymyksiin puhelimitse (020 722 4539 tai 040 591 4728) tai sähköpostitse (virpi.britschgi@vtt.fi).

Aurinkoista kevättä toivottaen

Virpi Britschgi
tutkija, VTM

Liite F

Puhelinhaastattelun runko

LASTU, perheiden haastattelut, Virpi Britschgi 16.5.2006

- perheen taustatiedot: koko (aikuisten ja lasten lukumäärät), lasten iät, työssäkäynti, asu-
mismuoto: kerros-, rivi-, omakotitalo,

- kauanko asunut ko. alueella

- keskeiset syyt, jotka vaikuttivat muuttoon ko. alueelle ja asuntoon

alueen palvelut, kuinka paljon perhe käyttää niitä

- autonkäyttö, joukkoliikenteen käyttö (liput)

- perheen arjesta: kuinka paljon harrastuksia aikuisilla vs. lapsilla, minkä verran vievät aikaa,
miten niihin kuljetaan

- perheen historia, elämän käännekohtat ja niiden vaikutukset liikkumiseen (liikkumisen
muutoskohtat)

(ensimmäisen lapsen syntymä, toisen / kolmannen lapsen syntymä, auton hankinta, muutot,
kakkosauton hankinta, kerrostalosta rivitaloon --> omakotitaloon)

- perheen arkielämä ja arjen sujumiseen liittyvät liikkumisvalinnat: miksi valitaan auto / bussi
/ pyöräily jne ja miten se vaikuttaa muiden perheenjäsenten liikkumiseen? mitkä ovat keskei-
set liikkumista säätelevät "reunaehdot"

- liikenneturvallisuus ja sen vaikutus omaan & lasten liikkumiseen:

- lasten mahdollisuus liikkumiseen: kävely, pyöräily, joukkoliikenne

- kuinka paljon lapsia kuljetetaan henkilöautolla, minne ja miksi?

- keskustellaanko kotona liikkumisvalinnoista, liikkumiseen vaikuttavista asioista

- aikovatko lapset hankkia ajokortin (Miksi/Miksi ei)

- vertaile lasten liikkumista siihen, miten itse heidän ikäisenään liikut: mitä muutoksia?

- millaiseksi lasten maailma on muuttumassa erityisesti liikkumisen suhteen?

Liite G

Kyselyn tuloksia

kävely				pyöräily				mopolla ajaminen				autossa matkustaminen				bussilla matkustaminen				junalla matkustaminen				metrolla matkustaminen				raitiovaunulla matkustaminen				koululaiskuljetus taksilla				Sampo-kyty																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																							
Espoo, 8. lk				Espoo, 6. lk				Espoo, 8. lk				Espoo, 6. lk				Espoo, 8. lk				Espoo, 6. lk				Espoo, 8. lk				Espoo, 6. lk				Espoo, 8. lk				Espoo, 6. lk				Espoo, 8. lk				Espoo, 6. lk				Klaukkala, 8. lk				Nurmijärvi, 9. lk																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																							
tytöt				pojat				tytöt				pojat				tytöt				pojat				tytöt				pojat				tytöt				pojat				tytöt				pojat				tytöt				pojat				tytöt				pojat				tytöt				pojat				tytöt				pojat				tytöt				pojat				tytöt				pojat				tytöt				pojat				tytöt				pojat				tytöt				pojat				tytöt				pojat				tytöt				pojat				tytöt				pojat				tytöt				pojat				tytöt				pojat				tytöt				pojat				tytöt				pojat				tytöt				pojat				tytöt				pojat				tytöt				pojat				tytöt				pojat				tytöt				pojat				tytöt				pojat				tytöt				pojat				tytöt				pojat				tytöt				pojat				tytöt				pojat				tytöt				pojat				tytöt				pojat				tytöt				pojat				tytöt				pojat				tytöt				pojat				tytöt				pojat				tytöt				pojat				tytöt				pojat				tytöt				pojat				tytöt				pojat				tytöt				pojat				tytöt				pojat				tytöt				pojat				tytöt				pojat				tytöt				pojat				tytöt				pojat				tytöt				pojat				tytöt				pojat				tytöt				pojat				tytöt				pojat				tytöt				pojat				tytöt				pojat				tytöt				pojat				tytöt				pojat				tytöt				pojat				tytöt				pojat				tytöt				pojat				tytöt				pojat				tytöt				pojat				tytöt				pojat				tytöt				pojat				tytöt				pojat				tytöt				pojat				tytöt				pojat				tytöt				pojat				tytöt				pojat				tytöt				pojat				tytöt				pojat				tytöt				pojat				tytöt				pojat				tytöt				pojat				tytöt				pojat				tytöt				pojat				tytöt				pojat				tytöt				pojat				tytöt				pojat				tytöt				pojat				tytöt				pojat				tytöt				pojat				tytöt				pojat				tytöt				pojat				tytöt				pojat				tytöt				pojat				tytöt				pojat				tytöt				pojat				tytöt				pojat				tytöt				pojat				tytöt				pojat				tytöt				pojat				tytöt				pojat				tytöt				pojat				tytöt				pojat				tytöt				pojat				tytöt				pojat				tytöt				pojat				tytöt				pojat				tytöt				pojat				tytöt				pojat				tytöt				pojat				tytöt				pojat				tytöt				pojat				tytöt				pojat				tytöt				pojat				tytöt				pojat				tytöt				pojat				tytöt				pojat				tytöt				pojat				tytöt				pojat				tytöt				pojat				tytöt				pojat				tytöt				pojat				tytöt				pojat				tytöt				pojat				tytöt				pojat				tytöt				pojat				tytöt				pojat				tytöt				pojat				tytöt				pojat				tytöt				pojat				tytöt				pojat				tytöt				pojat				tytöt				pojat				tytöt				pojat				tytöt				pojat				tytöt				pojat				tytöt				pojat				tytöt				pojat				tytöt				pojat				tytöt				pojat				tytöt				pojat				tytöt				pojat				tytöt				pojat				tytöt				pojat				tytöt				pojat				tytöt				pojat				tytöt				pojat				tytöt				pojat				tytöt				pojat				tytöt				pojat				tytöt				pojat				tytöt				pojat				tytöt				pojat				tytöt				pojat				tytöt				pojat				tytöt				pojat				tytöt				pojat				tytöt				pojat				tytöt				pojat				tytöt				pojat				tytöt				pojat				tytöt				pojat				tytöt				pojat				tytöt				pojat				tytöt				pojat				tytöt				pojat				tytöt				pojat				tytöt				pojat				tytöt				pojat				tytöt				pojat				tytöt				pojat				tytöt				pojat				tytöt				pojat				tytöt				pojat				tytöt				pojat				tytöt				pojat				tytöt				pojat				tytöt				pojat				tytöt				pojat				tytöt				pojat				tytöt				pojat				tytöt				pojat				tytöt				pojat				tytöt				pojat				tytöt				pojat				tytöt				pojat				tytöt				pojat				tytöt				pojat				tytöt				pojat				tytöt				pojat				tytöt				pojat				tytöt				pojat				tytöt				pojat				tytöt				pojat				tytöt				pojat				tytöt				pojat				tytöt				pojat				tytöt				pojat				tytöt				pojat				tytöt				pojat				tytöt				pojat				tytöt				pojat				tytöt				pojat				tytöt				pojat				tytöt				pojat				tytöt				pojat				tytöt				pojat				tytöt				pojat				tytöt				pojat				tytöt				pojat				tytöt				pojat				tytöt				pojat				tytöt				pojat				tytöt				pojat				tytöt				pojat				tytöt				pojat				tytöt				pojat				tytöt				pojat				tytöt				pojat				tytöt				pojat				tytöt				pojat				tytöt				pojat				tytöt				pojat				tytöt				pojat				tytöt				pojat				tytöt				pojat				tytöt				pojat				tytöt				pojat				tytöt				pojat				tytöt				pojat				tytöt				pojat				tytöt				pojat				tytöt				pojat				tytöt				pojat				tytöt				pojat				tytöt				pojat				tytöt				pojat				tytöt				pojat				tytöt				pojat				tytöt				pojat				tytöt</			

Kävely on...

Hauskaa (88)

hauskaa (23)
hauskaa kaverin kanssa
ihan jees
ihan kivaa
ihan ok (2)
joskus kivaa (3)
joskus kivaa, kavereiden
kanssa
kivaa (26)
kivaa juttuaikaa
miellyttävää
mukavaa (21)
mutta menee
ok (4)
parasta
välillä kivaa

Rentouttavaa (20)

ei raskasta
leppoisaa
poistaa stressin
rauhallista (7)
rauhoittavaa
rentoa (2)
rentouttavaa (5)
saa ajatella
sosiaalista (kavereiden
kanssa)

Helppoa, ei häiritse mui- ta (30)

ei maksa
ei saastuta
halpaa
helppoa (12)
ilmaista
joustavaa
kätevää (2)
melko nopeaa
nopeaa
näppärää
siistiä

Hyväksi kunnolle (54)

aktiivista (2)
hyvä jaloille
hyvää
hyvää kunnolle
hyvää liikuntaa
hyvää urheilua

hyödyllistä (3)
hyötyliikuntaa (2)
kannattavaa
kunnolle tärkeää
kunto nousee hivenen
kunto pysyy hyvänä
kuntoa kasvattavaa (2)
kuntoa kohottavaa (2)
kuntoa nostavaa
kuntoilemista
kuntoilua
kuntouttavaa
liikunnallista (8)
liikuntaa
raikasta
raitista
reipasta (2)
tarpeellista
tehokasta

terveellistä (7)
terveyttä ihmisille

tulee hyvä kunto

ulkoilmaliikuntaa
urheilua
virkistävää (4)

Tylsää (61)

joskus tylsää
kyllästyttävää
mälsää
pitkästyttävää
turhauttavaa (3)
tylsää (52)

välillä tylsää
yksin tylsää

Hidasta (56)

ei niin nopeaa
hidasta (52)
kauan kestävä
menee hitaasti
vähän hidasta

Rasittavaa (29)

hikoiluttavaa
joskus tuskallista
joskus väsyttävää
kylmällä tappavaa
rankkaa
rasittavaa (8)
työlästä
uuvuttavaa

voimia vievää
välillä rasittavaa

väsyttävää (8)
väsyttävää jos on raskas
reppu

Muutenkin ikävää (10)

harvoin kivaa
homoa
joskus märkää
joskus ärsyttävää
mautonta
pakollista
paskaa
turhaa

tavanomaista
turvallista
vaivatonta (2)
ympäristöystävällistä
äänetöntä (2)

ärsyttävää
ärsyttävää joskus

Pyöräily on...

Hauskaa (129)

hauskaa (39)
hauskaa joskus
hyvää
ihan jees
jee
kivaa (45)
melko kivaa
melko mukavaa
miellyttävää (2)
mukavaa (27)
ok (4)
parasta (2)
pidän
tosi kivaa (2)

Nopeaa (74)

aika nopeaa
melko nopeaa (3)
nopeaa (61)
nopeahkoa lyhyillä mat-
koilla
nopeampaa (3)
pääsee nopeasti
suht nopeaa
vauhdikasta (2)
vie vähän aikaa

Helppoa (29)

halpaa (3)
helppoa (16)
ilmaista
kätevää (2)
melko vaivatonta
pääsee paikkoihin
sopivaa menoa
turvallisempaa kypärän
kanssa

Hyväksi terveydelle (53)

aktiivista
energiaa kuluttavaa
hyvää kunnolle
hyödyllistä (3)
hyötyliikuntaa (2)
jalkaliikuntaa
jaloille terveyttä
kunnolle tärkeää
kunto nousee
kunto nousee hivenen
kuntoa kasvattavaa
kuntoa kohottavaa (2)
kuntoilemista
kuntoilua (2)
kuntouttavaa (3)
liikunnallista (9)
liikuntaa (2)
piristävää
rasvaa polttavaa

sporttista
tehokasta (2)
terveellistä (2)
tosi virkistävää
ulkoilmaliikuntaa
urheilua (3)
urheilullista (5)
virkistävää (3)

Rentouttavaa (13)

ei niin raskasta
ei niin tylsää
ei rasittavaa
ei raskasta
leppoisaa

rauhallista

Muutenkin ihanaa (13)

ei valittamista
hassua
hieno tuulenvire korvissa
hyvä harrastus
ihanaa
makeeta (2)
muhkeeta
normaalia
siistii
siistiä
tarpeellinen taito
viileää

Vaivalloista, ikävää (13)

ei niin mukavaa
epäturvallista
hikistä
hiostavaa
joskus märkää

joutuu laittamaan lukkoon
paskaa
plääh
pyörien kumit kalliita
vaikeaa
välillä tarkkaa
yksinäistä

Hidasta, väsyttävää (6)

hidasta
suht hidasta
väsyttävää (3)
ylämaet ärsyttäviä

turvallista (2)
voi kulkea minne haluaa

rauhhoittavaa
rentoa
rentouttavaa (2)
sosiaalista
stressiä poistavaa
symppeistä

Autoilu on...

Hauskaa (88)

hauskaa (11)

hauskaa kaverin kanssa
ihan jees (2)
ihan kivaa
ihan ok (6)
jees
jihuu
joo
joskus hauskaa (2)
joskus kivaa

kivaa (32)
kivaa jos kavereita
mukavaa (17)
muuten mukavaa
muuten ok
ok (5)
paras
vieläkin mukavampaa

välillä hauskaa

Nopeaa 55)

nopeaa (49)
nopeampaa (2)
nopeeta

todella nopeaa (2)
vielä nopeampaa

Turvallista (5)

Elämyksellistä (12)

ihanaa (2)
kivaa kuunnella musaa/radiota
(3)
ilmaista
mahtavaa
maisemien näkeminen
pääsee lujaa
siistii
siistii jos mennään lujaa
sosiaalista

Helppoa, miellyttävää (25)

ei kastu jos sataa
helppoa (14)
kiva mennä eri paikkoihin
kätevää
käytännöllistä
lämmintä (2)

melko joustavaa
pääsee minne vaan
pääsee minne vaan milloin
vaan
pääsee paikasta toiseen nopeasti

Passiivista (27)

ei nouse kunto
ei saa liikkua ollenkaan
ei tarvitse tehdä mitään
ei urheilullista

Tylsää (54)

hieman tylsää

ikävää
joskus pitkästyttävää (2)
joskus tylsää (2)
mälsää
pitkillä matkoilla tylsää (3)
pitkästyttävää
ruuhkissa tylsää
turhaa (2)
tylsää (35)

tylsää välillä
usein tylsää
vähän tylsää
välillä tylsää (2)

Epämukavaa (21)

ahdasta
autopahoinvoinnin tuovaa
inhottavaa (matkapahoinvointi)
jalkoja puuduttavaa

joskus ahdasta

kuuma kesällä (2)
kuumaa (3)
kylmää talvella
liikkuminen menee haitaksi ja rasittavaksi
puuduttavaa
rasittavaa (2)
raskasta

turvallista (5)

Rauhoittavaa (35)

ei rasittavaa

ei raskasta

ei väsyttävää

hiljaista (4)

kivaa istua

leppoisaa

leppoisaa istuessa

mukavaa jos väsyttää

rattoisaa

rauhallista (7)

rauhoittavaa

rentoa (7)

rentouttavaa (7)

saa istua

istua ja nukkua

istumista (4)

joskus väsyttävää

kyllästyttävää

laiskaa (4)

laiskan ihmisen puuhaa

nukkumista

nukuttavaa (2)

passiivista (3)

pelkkää istumista

unettavaa

wäsyttävää (3)

tulee kuuma

tulee paha olo

tunkkaista

uuvuttavaa (2)

Haitallista (10)

epäterveellistä

lihottavaa

pelottavaa

saastuttamista (3)

vaarallista

vaarallista joskus

ärsyttävää jos ruuhka

äänekästä

Bussilla matkustaminen on...

Hauskaa (46)

hauskaa (4)

ihan jees (2)

ihan kivaa (4)

ihan ok (3)

joo

joskus kivaa (2)

jännää

kivaa (8)

melko mukavaa (2)

mukavaa (11)

mukavaa kun vähän ihmi-

siä

muuten menettelee

ok (5)

suht mukavaa

Aktiivista, sosiaalista (12)

mielenkiintoista (2)

monipuolista

näkee kavereita

tarkat määränpää

tarkkaa

tarkkaavaisuutta vaativaa

hauskaa jos kaveri (4)

kiva kuunnella mitä muut pu-
huu

Nopeaa (25)

kohtalaisen nopeaa (3)

nopeaa (21)

suht nopeaa

Epämukavaa, hankalaa (30)

ahdasta (5)

epämukavaa (2)

heiluvaa

joskus ahdasta

joskus pompahtelevaa

kuuma (3)

Hidasta (20)

aika hidasta (2)

ei niin nopeaa

hidasta (14)

hitaampaa kuin autolla

melko hidasta

pysähdysrikasta

Passiivista (12)

istumista (3)

joskus rasittavaa

laiskaa

lihottavaa

nukuttavaa

passiivista (2)

yksinäistä (3)

Kallista (22)

hintavaa (2)

kallista (17)

kallista ilman matkakorttia

maksaa

Tylsää (55)

joskus vähän tylsää (2)

pitkästyttävää

pitkät matkat tylsiä

pitkäveteistä

ruuhkassa tylsää

turhaa (2)
turhauttavaa
tyhmää (2)
tylsää (42)
tylsää yksin
välillä pitkäveteistä

Helppoa, tavallista (31)

helppoa (16)
joskus käytännöllistä
kätevää (2)
halpaa (2)
luontoa säästävää
normaalia (2)
tavallista (3)
turvallista (3)
ympäristöystävällistä

meluisaa (2)
ryysis
töyssyistä
äänekästä (2)
monimutkaista
rasittavaa (2)
väsyttävää (2)
ärsyttävää (5)
ärsyttävää välillä

rahan menoa

Junalla matkustaminen on...

Nopeaa (67)

ehtii paikasta toiseen
erittäin nopea
nopeaa (61)
nopeinta
tosi nopeaa (2)

Hauskaa (79)

aika kivaa
epätylsää
hauskaa (17)
ihan jees (2)
ihan kivaa

ihan ok
joskus ihan kiva
joskus kivaa
kivaa (29)
kivaa jos kaveri
mukavaa (18)
ok (4)

todella kivaa

Rentoa (15)

ei raskasta
leppoisaa (5)
leppoisaa
nukkumista
rauhallista (3)
rentoa (4)
rentoutua

Elämyksellistä (15)

erilaista
hassua
ihanaa

iloista
jotakin isoa
jännää (2)
luksusta
maisemarikasta
näkee maisemia
saa puhua kamujen kaa

siistiä (2)
tarkkaa

Tylsää (24)

joskus tylsää
kyllästyttävää
pitkästyttävää (3)
pitkäveteistä
tylsää (17)
tylsää, riippuu mikä juna

Epämukavaa (18)

ahdasta
hankalaa
hidasta
huonoa
kesällä inhottavaa jos ei
ilmastointia
korvissa huminaa
kävelyä
levotonta
likaisia
niis on humalaisia
outoa (2)
pitkillä matkoilla liikaa
pysähdyksiä
ruuhkaisaa sisällä

Helppoa, huoletonta (31) voi katsoa asemia
halpaa (4)
helppointa
helppoa (13)
huoletonta
hyvä pitkillä matkoilla
hyödyllistä
ihan helppoa
kätevää (3)
käytännöllistä
pääsee joka paikkaan
tavallista
turvallista (2)
vähätöyssyistä

Passiivista (10)

istua
istumatyötä
kunto ei nouse
nukkumista
passiivista (3)
unettavaa
uuvuttavaa
yksinäistä

tuskallista
tärisyttävää
vaikeaa
ärsyttävää

Kallista (17)

hintavaa (2)
kallista (13)
rahan käyttämistä
rahan menoa

Metrolla matkustaminen on...

Nopeaa (58)

melko nopeaa
nopeaa (55)
nopeahkoa
todella nopeaa

Hauskaa (44)

hauskaa (11)
ihan jees
ihan kivaa (3)
ihan ok (2)
kavereiden kanssa haus-
kaa
kivaa (15)
mukavaa (8)
ok (3)

Elämyksellistä (21)

erilaista
hassua
huvittavaa
ihanaa
ihanan viileää
jännää (7)
kaarevaa
maisemien vilahdusta
nastaa
siistii (3)

Helppoa (33)

ei raskasta
halpaa (6)
helppoa (11)
kätevää
käytännöllistä
pääsee helposti paikkoihin
pääsee liikkumaan missä vain
rentoa (2)
saa istua
tavallista (2)
turvallista (2)
tyydyttävää
vaivatonta
voi seisoa
vähätöyssystä

Tylsää (21)

en tykkää
mälsää
turhaa
tyhmää (2)
tylsää (16)

Kallista (8)

hintavaa
kallista (6)

Epämiellyttävää (39)

ahdasta (2)
aina melkein täynnä
epämukavaa (3)
epämukavaa istua
epämukavat oltavat
haisevaa
hirveetä
humalaisia
huonot penkit
joskus ahdasta
korvat menee lukkoon
kovat penkit
liian pimeetä
likasia
menee korvat lukkoon
pelottavaa (2)
pimeää (5)
pissanhajuista
rajoitettu Helsingin sisään
rasittavaa
ruuhkaisaa (2)
vaarallista (2)
vaikeaa
varovaista
vähän kolkkoa
välillä epäilyttävää

tilaa
tunnelit kivoja
vauhdikasta

rahan menoa

yksin pelottavaa
ärsyttävää
äänekästä (2)

Raitiovaunulla matkustaminen on...

Hauskaa (35)

hauskaa (8)
ihan ok (2)
joskus hauskaa
joskus mukavaa
kivaa (9)

kivaa jos on joku tuttu (2)
melko mukavaa
mukavaa (7)
ok (3)
perillä kivaa

Helppoa (30)

ei kauhean ruuhkaista
halpaa (6)
helppoa (11)
helppoa varmaan
kätevää (2)
rentoa
saa istua
tavallista (2)
tuttua
vaivatonta
voi seistä
vähätöyssytä
yksinkertaista

Nopeaa (22)

aika nopeaa
melko nopeaa
nopeaa (20)

Sopii kaupunkiin (8)

hassua
hyvä kaupungissa
jännää (3)
kaupunkimaista
saa nähdä kaupunkia

uudet on kivoja

Hidasta (21)

aika hidasta
epäkäytännöllinen (2)
hidasta (15)
liian hidasta
melko hidasta
turhaa

Kallista (10)

ei kannattavaa jos lyhyt matka
hintavaa
kallista (8)

Tylsää (36)

ei ikinä kivaa
en pidä
joskus tylsää
pitkästyttävää
tylsää (30)
tylsää jos ei ole seuraa
tylsää yksin

Epämiellyttävää (46)

ahdasta (8)
aika täyttä yleensä
aina melkein täynnä
aina täynnä
epämukavaa (2)
etäisyyksiltään itselleni
liian rajoittunutta
hälisevää
joskus rasittavaa
joskus ärsyttävää
karseeta
kauhee ryminä
kolisee (2)
kuumaa
likaista
meluisaa
nytkähdystä
paha olo
paljon melua
paljon väkeä
pelottavaa
rasittavaa (2)
ruuhkaista (2)
tavarat unohtuneet sinne
tunkkaista
tärisee (3)
täyttä
vaatii tarkkaavaisuutta
vaikeata
vähän pelottavaa
ällä
ärsyttävää
äänekästä (2)

Mopolla ajaminen on...

Hauskaa (63)

hauskaa (21)
jee
jees
kivaa (23)
mukavaa (7)
ok
parasta (2)
sika hauskaa
tosi kivaa (6)

Nopeaa (26)

nopeaa (24)
pääsee nopeesti
vielä nopeampaa

Käytännöllistä (10)

ei raskasta
ei tylsää
helppoa (2)
käytännöllistä (3)
miellyttävää
turvallista
vaivatonta

Elämyksellistä (26)

hienoa
hmmm taitavaa
hupaisaa
ihanaa
jännää
kaasu pohjassa
mahtavaa
makeeta
mielenkiintoista
nastaa
raitista
reipasta
rentouttavaa (2)
siistiä (8)
suht vauhdikasta
tyylikästä
täysii
vapauttavaa

Kallista (7)

bensan menoa
kalliimpaa
kallista (4)
liian kallista

Häiritsevää, haitallista (6)

epäturvallista
hurjastelua
saastuttavaa
vaarallista (2)
äänekästä

Passiivista (7)

ei tarvitse liikkua (2)
hidasta
istumista
kyllä siihenki kyllästyy
varmaan tylsää
vastatuulista

Koululaiskuljetus taksilla on...

Kivaa (6)

kivaa (2)
aika kivaa
hauskaa
hassua
ok

Rentoa (4)

rentoa (2)
juttelemista
hyödyllistä

Nopeaa (4)

nopeaa (3)
suht nopeaa

Tylsää (5)

tylsää (2)
perseestä
tyhmää
unettavaa

Epämukavaa (5)

aina myöhässä
ahdasta
turhaa
huonoa
vaarallista

Kallista (2)

kallista (2)

Sampo-kyydillä matkustaminen on...

Kivaa (7)

kivaa (3)

ihan jees

ok

mukavaa (2)

Nopeaa (4)

nopeaa (4)

Miellyttävää (5)

hyödyllistä

juttelurikasta

halpaa

rentoa

turvallista

Tylsää (7)

tylsää (2)

unettavaa (2)

istumista

liikaa mummoja

vammaista

Mistä luokasta lähtien olet saanut liikkua yksin tai kaverin kanssa...

	...kouluun kävelen	...kouluun pyöräillen	...omaan/ kaverin kotiin	...harrastuksiin	...bussilla, junalla, metrolla, ratikalla	...pimeällä	...viikon- loppuisin
Espoo, 6. lk							
minimi	1	1	1	1	1	2	1
maksimi	2	5	2	6	6	6	6
keskiarvo	1,1	2,4	1,4	2,1	3,1	3,8	2,3
tyyppiarvo	1	3	1	1	3	3	1
mediaani	1	3	1	1	3	3,5	2

Espoo, 8. lk

minimi	0*	1	1	1	1	1	1
maksimi	5	7	6	7	7	7	8
keskiarvo	1,4	2,9	2,2	3,0	3,3	4,3	4,4
tyyppiarvo	1	3	1	1	3	6	4
mediaani	1	3	2	3	3	4	4,5

*esikoulu

Helsinki, 6. lk

minimi	1	1	1	1	1	1	1
maksimi	6	5	3	6	6	6	6
keskiarvo	1,3	3,0	1,6	2,3	3,1	3,5	3,0
tyyppiarvo	1	4	1	2	2	4	4
mediaani	1	3	1	2	3	4	3

	kouluun kävelen	kouluun pyöräillen	omaan/ kaverin kotiin	harrastuksiin	bussilla	pimeällä	viikon- loppuisin
Kuopio, 6. lk							
minimi	1	1	1	1	1	2	1
maksimi	4	4	3	2	4	5	5
keskiarvo	1,4	2,8	2,0	1,2	3,3	4,1	3,7
tyyppiarvo	1	4	2	1	4	5	4
mediaani	1	3	2	1	4	5	4

	kouluun kävelen	kouluun pyöräillen	omaan/ kaverin kotiin	harrastuksiin	bussilla, junalla	Sampo- kyydillä	pimeällä	viikon- loppuisin	Helsinkiin
Klaukkala, 8. lk									
minimi	1	1	1	1	1	1	1	1	1
maksimi	3	4	3	5	7	5	6	7	8
keskiarvo	1,3	2,3	1,5	2,0	3,1	2,0	3,2	3,9	5,0
tyyppiarvo	1	2	1	1	2	1	2	3	4
mediaani	1	2	1	1	3	1	3	3	5

**Nurmijärvi,
9. lk**

	kouluun kävelen	kouluun pyöräillen	omaan/ kaverin kotiin		bussilla, junalla	Sampo- kyydillä		viikon- loppuisin	Helsinkiin
minimi	1	1	1	1	1	1	1	1	1
maksimi	5	5	5	6	7	8	9	8	9
keskiarvo	1,7	2,2	1,8	2,1	4,1	4,4	3,9	4,8	6,1
tyyppiarvo	1	1	1	1	7	1	1	6	6
mediaani	1	2	1	1	4	5	3,5	6	6